Valentin DONICI

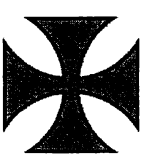
„Mircea”

Pasărea Phoenix a Marinei Române

Editura Europolis

Valentin DONICI

„MIRCEA”
Pasărea Phoenix
a
Marinei Române



Editura Europolis
Constanța, 2008

Tehnoredactare, selecţie şi valorificare a manuscriselor nepublicate antum:
Anca DONICI

Consilier editorial:
Eugen VASILIU

Coperta:
Valentin DONICI

Tipărit la S.C. EUROPOLIS PRINT S.R.L. Constanţa
Tel.: 0241 691711; 691260

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
DONICI, VALENTIN
"Mircea" : pasărea Phoenix a Marinei Române
/ Valentin Donici. - Constanţa : Europolis, 2008
ISBN 978-973-676-282-6

629.5(498) Mircea

CUVÂNT ÎNAINTE

Ne întorceam spre patrie. Celebrele piramide de la Gizeh şi imensa platformă de piatră a a Baalbekului rămăseseră undeva departe. O noapte caldă, de o neasemuită frumuseţe, ne învăluia asemenea unui balsam, îndemnându-ne parcă spre meditaţie şi visare. Atmosfera pură a Mediteranei făcea ca aştrii să ne pară mult mai mari şi mult mai aproape de noi decât cum îi ştiam. Altair, Vega, Deneb – stelele din triunghiul marinarilor – apoi Andromeda, Polara şi toată pleiada Căii Lactee, sclipeau viu şi enigmatic din imensitatea depărtărilor...

Câte miliarde de oameni au privit oare fascinaţi bolta înstelată şi aceste nemuritoare felinare cereşti?

La balansul uşor al lui „Mircea", catargele şi velele întunecate, pudrate fin de lumina cosmică, acopereau din când în când panorama cerului, dându-ne senzaţia că toată bolta înstelată se mişcă, iar nava a rămas în neclintire.

Adunaţi lângă catargul mare, noi, cei din cartul liber, priveam fermecaţi cărările mişcătoare de argint fosforescent, pe care regina nopţii le ţesuse până departe, la orizont.

Zona în care navigam era complet pustie; nici o lumină a vreunei nave, pe tot cuprinsul! Apă şi iar apă!

Deodată, unul dintre marinarii mai vârstnici ne-a întrerupt reveria, propunându-ne să-i dezlegăm o „cimilitură".

Şi fără a mai aştepta asentimentul nostru, îi dădu drumul:

„Ia să-mi spuneţi, măi copii,
Cine umblă prin pustii?"

Smuls din nostalgica contemplare a bolţii cereşti, am început să mă gândesc. Nu-i dădeam de capăt ghicitorii. Bănuind însă că era vorba de ceva legat de branşa oamenilor mării şi nedorind să greşesc, m-am lăsat păgubaş. La fel au socotit probabil şi ceilalţi, căci toată lumea a tăcut. Din încurcătură ne-a scos tot un decan de vârstă, maistrul Năstase, fost elev pe velier, care, zâmbind, i-a „oferit" tovarăşului său dezlegarea cimiliturii:

„Bufniţa şi liliacul,

Bricul Mircea şi cu dracul...“

Am râs cu poftă; nu o mai auzisem. E drept, nu era o ghicitoare obişnuită, în schimb era amuzantă şi nu prea departe de împrejurarea în care ne aflam.

Bătrânul marinar trase mulţumit din pipă, învăluindu-se apoi în mantia aromată a fumului şi într-un târziu îşi reluă vorba:

- Ei, n-aveţi de unde să ştiţi ghicitoarea. S-a născut cu vreo cincizeci de ani în urmă; ea făcea parte dintr-un cuplet despre celălalt „Mircea“, „Veteranul valurilor“, cum îi spuneau marinarii. Dar aşchia nu sare departe de trunchi. I se potriveşte şi urmaşului...

Pe punte, atmosfera s-a înviorat repede. Au început glumele, apoi amintirile vârstnicilor, au prins a se depăna amintiri hazlii sau triste, trăite de pribegii mărilor. Ca un făcut, însă, toate acestea se învârteau în jurul bătrânului „Mircea“...

Ceasurile au trecut fără să ne dăm seama. Multe dintre întâmplările auzite mai demult, ca şi cele povestite atunci despre bricul „Mircea“, mi-au rămas întipărite în suflet şi în memorie. Pe nesimţite, firele istoriei bricului au început să se înnoade singure...

În acea minunată noapte mediteraneană de iulie a anului 1974 s-a născut ideea prezentei lucrări. Nu era însă de-ajuns. Au urmat, firesc, căutările.

Îmi era bine cunoscută istoria navelor devenite celebre, ca „Santa Maria“, „Fulton“, „Titanic“ şi multe altele. Articole şi studii dedicate lor le găseam în diverse publicaţii străine şi cărţi de la noi. Despre „Mircea“, însă...

Astăzi, când în parte i-am descifrat trecutul - o adevărată istorie - „Veteranul“, cel puţin pentru mine, valorează mai mult decât toate navele celebre ale lumii luate la un loc. Căci el a fost leagănul marinei noastre naţionale, emblema şi cuibul în care au crescut marinarii noştri. Şi ce frumos au crescut!

Având la bază mai multe documente de arhivă, descrierea şi prezentarea vechiului bric „Mircea“ ar fi fost poate incompletă. Întâmplarea însă a făcut să-l cunosc pe ultimul şef de echipaj al vasului, maistrul de marină Gheorghe Văleanu. Bătrânul lup de mare - care a călcat pe puntea bricului cu peste şase decenii în urmă, iar pentru ultima dată acum 47 de ani - datorită funcţiei sale, a cunoscut

nava, cum s-ar spune, până la ultimul şurub. Spiritul său de observaţie dezvoltat, competenţa în meserie şi memoria de-a dreptul ieşită din comun la cei 80 de ani ai săi mi-au permis să triez, să eşalonez şi să verific datele culese, respectând cu stricteţe adevărul şi numai adevărul. Pentru acest preţios ajutor dat la reîntruchiparea „Veteranului valurilor", îi mulţumesc în mod deosebit!

Prezentarea celui de-al doilea velier, a actualului „Mircea", începând cu punerea primei sale piese pe cală, chilă şi apoi însoţirea lui în lungile-i călătorii pe drumuri fără pulbere, nu mi s-a părut mai uşoară; căci, de această dată, bogăţia materialului furnizat de un singur marş al navei putea constitui subiectul unei cărţi de sine stătătoare.

Şi apoi „Mircea" îmi este bine cunoscut. La umbra velelor lui mi-am început ucenicia de marinar. La bordul lui am învăţat primele noduri marinăreşti, care nu o dată mi-au ieşit de-andoaselea; pe puntea lui am făcut primul serviciu de cart. Şi tot lui îi datorez cele mai frumoase clipe şi amintiri din viaţa mea de marinar.

Şi dacă uneori sentimentele mele de breaslă, entuziasmul şi euforia de care am fost cuprins au luat-o înaintea condeiului, să-mi fie cu iertare! E tare greu să scrii ceva când trăieşti din plin, te contopeşti cu cele ce vrei să aşterni pe hârtie. De aceea, deseori m-am oprit sau - cum spunem noi, marinarii - am făcut... escale şi am căutat câteodată zadarnic cuvintele care să exprime adevărul; însă uneori, ele, cuvintele, îmi păreau că nu reflectă întotdeauna adevărata frumuseţe şi măsură a faptelor.

De când am scris aceste cuvinte, cu care am prefaţat cartea, s-au scurs aproape trei decenii.

După numai câţiva ani de la apariţia volumului „Veteranul valurilor", istoria celor două nave-simbol ale marinei noastre naţionale mi s-a părut mult prea prescurtată.

Am început investigaţiile pentru a prezenta noi aspecte ale vieţii lor pe mare.

Strădaniile mele au dat roade. În urma apariţiei cărţii menţionate, care a fost citită de mai mulţi marinari, i-am cunoscut şi pe ultimii locotenenţi în viaţă de pe vechiul bric: Mocanu şi Petrişor.

Aceştia m-au pus în legătură cu penultimul comandant al vechiului bric, comandorul Gică Dumitrescu, stabilit la Londra, unde fusese ataşat militar în anul 1947, apoi cu fata locotenent-comandorului Pogonat, ultimul comandant al bricului. La aceste preţioase informaţii s-au adăugat un jurnal personal al marinarului Neagu P. intitulat «Amintiri din viaţa mea de marinar, petrecută pe puntea lui „Mircea"», precum şi povestirile foştilor elevi Ţârcă, Ismăileanu şi Istrate.

Constanţa,anul 2004
AUTORUL

ÎNCEPUTURI SUB SEMNUL ISTORIEI

Trecutul zbuciumat al marinei româneşti este parte integrantă din însăşi istoria fiinţei poporului nostru. De la Burebista până în zilele noastre, pe Dunăre şi Mare au navigat, potrivit timpurilor, lotci, pânzare, corăbii şi vapoare. În cronici şi hrisoave găsim dovezi de netăgăduit despre îndeletnicirea de marinari şi iscusiţi constructori de nave a românilor.

Vitregia vremurilor a făcut însă ca, o dată cu căderea Ţărilor Româneşti sub administraţia otomană şi considerarea Mării Negre ca un lac turcesc, navigaţia pe mare şi construirea corăbiilor în şantierele noastre să fie interzisă cu desăvârşire.

Prezentul îl cunoaştem şi toate ni se par a fi aşa de când lumea...

Dar să începem acum să depănăm în sens invers anii, ca într-un imaginar „tunel al timpului", spre a ajunge, dacă nu la obârşia lucrurilor, cel puţin la modestele începuturi de reorganizare a Marinei, adică la acel fierbinte ultim pătrar al secolului XIX...

Anul 1877 scrie o nouă filă a istoriei poporului nostru.

Cucerirea independenţei ca urmare a luptei eroice a întregului popor şi a jertfelor de sânge date de ostaşi pe câmpurile de luptă a permis realizarea suveranităţii naţionale a României, a dat un nou şi puternic imbold dezvoltării forţelor de producţie, progresului economico-social. România independentă, pe fruntea căreia secolele de dominaţie străină săpaseră cute adânci, îşi ocupă locul ce i se cuvenea în rândul statelor lumii. Era necesară dezvoltarea ţării pe multiple planuri. Efervescenţa transformărilor contura din ce în ce mai evident chipul României moderne.

Acum, printre altele, mai mult ca oricând se impunea crearea unei flotile maritime proprii. Pe Dunăre existau, ce-i drept, vase de mic tonaj civile şi militare relativ moderne pentru acele timpuri, ca „România", „Fulgerul", „Dorobanţul" sau „Ştefan cel Mare", precum şi câteva remorchere, şlepuri şi şalupe. La mare însă situaţia nu satisfăcea nici pe departe. Ne era deschis acum, prin revenirea

Dobrogei la trupul „Țării Mamă", în 1878, *„drumul Dunării spre marea largă"* – cum spunea Mihail Kogălniceanu, iar de la marea largă spre lume. Nu aveam însă nave şi se simțea mai ales o acută lipsă de marinari şi cadre temeinic pregătite. Economia statului, serios afectată de război, nu putea sprijini îndeajuns de bine noi acțiuni de dotare a flotei şi nici pe aceea de instruire a personalului necesar.

Şi tocmai acum în fața flotei stăteau sarcini deosebit de mari.

Dobrogea, această parte a străvechiului pământ românesc, datorită statutului politic pe care l-a avut sub ocupația otomană ce data din anul 1417, era mult rămasă în urmă față de celelalte provincii ale țării. Legătura cu ea nu se putea face decât pe Dunăre, deoarece podul inginerului Saligny avea să unească cele două maluri ale marelui fluviu abia 17 ani mai târziu. Flota civilă dispunea atunci de un număr insuficient de nave şi marinari pentru a face față situației, cerințelor din ce în ce mai mari de aprovizionare a provinciei.

De aceea flotila militară preia aceste sarcini, navele ei asigurând o legătură continuă, întâi pe Dunăre şi apoi pe mare, cu Dobrogea. Zi şi noapte sunt transportate alimente, materiale de construcție, medicamente, corespondență şi un mare număr de animale domestice, păsări şi călători.

Printr-o măruntă omisiune, în contractul încheiat între Ministerul Transportului şi organele din conducerea marinei de război nu s-a specificat ce ajutoare, în personal, vor primi ofițerii detaşați privind manipularea mărfurilor pe navele respective. Datorită acestei mici scăpări, luni la rând ofițerii au fost nevoiți să muncească cot la cot cu călătorii la stivuirea lăzilor pe punțile navelor, la amararea cuştilor cu dobitoace şi orătănii, evaluarea prețului călătoriei în raport de bagaje şi, în final, la eliberarea biletelor de călătorie.

Aşadar începutul a fost deosebit de greu, iar necazurile nu ne-au ocolit nici mai târziu. Dar la drept vorbind acesta nu era un început, ci o continuare pe alte planuri, căci, aşa cum scrie comandorul Eugeniu P. Botez – familiar nouă sub pseudonimul Jean Bart – într-o lucrare a sa mai puțin cunoscută („O corabie

românească, Nava-Şcoală Bricul Mircea"), „...începuturile marinei româneşti trebuiesc căutate cu mult în urmă, în negura vremurilor". Referindu-se însă la timpurile pe care le trăia, el arată că *„pentru ucenicie"* în aspra meserie a mării era şi la noi nevoie de o şcoală plutitoare.

La 17 decembrie 1872, prin Decizia nr. 15, se crease Şcoala specială pentru subofiţeri şi ofiţeri din Corpul Flotilei de Dunăre, iar în anul 1881, la data de 30 octombrie, prin Decretul nr. 2408, lua fiinţă la Galaţi prima noastră Şcoală navală pentru pregătirea teoretică a viitorilor marinari, cunoscută sub numele de „Şcoala copiilor de marină". Aceasta a fost cu adevărat prima pepinieră a cadrelor necesare marinei militare şi comerciale. Pregătirea practică a marinarilor rămânea, însă, nerezolvată; de aceea, construirea unui bastiment-şcoală capabil să cutreiere mările se impunea cu stringenţă.

Întrucât la acea dată şantierele noastre de la Dunăre nu aveau posibilităţi şi nici experienţa necesară în acest domeniu, la propunerea comandantului Corpului Flotilei, ministrul de război aprobă constituirea unei comisii formate din ofiţeri de marină, care să se preocupe de această problemă. Comisia formată din colonelul N. Dumitrescu-Maican, comandantul Corpului Flotilei, colonelul I. Murgescu, maiorul V. Urseanu, căpitanul Mihail Drăgiescu şi locotenentul C. Mănescu avea în primul rând sarcina de a stabili tipul de navă-şcoală şi şantierul constructor.

În unanimitate se cade de acord ca vasul să fie un bric, cu corp de lemn, dar care pe lângă mijlocul de propulsie principal, velele, să aibă şi o maşină. În urma sondajelor şi tratativelor duse cu diverse firme constructoare, s-a ales şantierul naval londonez „The Thames Iron Ship Building Company". Preţul bricului a fost stabilit la 13.450 lire sterline, iar termenul de execuţie era fixat la 7 luni de la semnarea contractului. Actul respectiv a fost redactat în trei limbi: română, engleză şi franceză. Comisia de supraveghere a lucrărilor din partea Guvernului român a fost alcătuită din ofiţerii de marină maior Vasile Urseanu şi locotenent Nicolae Mardari.

Lucrările de construcţie ale bricului s-au terminat în iulie 1882. Şantierul s-a întrecut pe sine, realizând o navă cu forme elegante, de

o rară finețe a execuției și cu calități nautice deosebite, calități care aveau să se dovedească din plin în grelele încercări de mai târziu.

Ion Ghica, pe atunci reprezentantul nostru la Londra, personalitate culturală și politică cu vederi progresiste și patriot înflăcărat, botează noua navă **„Mircea"** după numele Domnitorului Țării Românești, cel care se intitula *„mare voievod și domn singur stăpânitor a toată Țara Ungrovlahiei și a părților de peste munți, încă și spre părțile tătărăști și Herțeg, al Almașului și Făgărașului și Domn al Banatului Severinului și de amândouă părțile peste toată Podunavia, încă până la Marea cea Mare și singur stăpânitor al cetății Dârstor"*.

Acest nume nu a fost ales la întâmplare și nici în urma unei inspirații de moment a cuiva, așa cum se întâmplă deseori cu unele nave care ajung să fie mereu rebotezate după capriciile și fantezia unor persoane, sau când își schimbă armatorul. Numele de „Mircea" dat primei nave-școală românești avea pentru marina noastră o semnificație mult mai profundă. Pe timpul domniei lui Mircea cel Bătrân, Țara Românească a cunoscut cea mai mare întindere pe care a avut-o vreodată în decursul veacurilor. Acest lucru reiese deosebit de clar – după cum am văzut – din chiar înaltele titluri pe care le purta Domnitorul.

Strălucit strateg, diplomat și cârmuitor de țară, pe lângă celelalte mari merite ale sale Mircea cel Bătrân l-a avut și pe acela de organizator al flotei noastre comerciale și militare. Comerțul pe apă a cunoscut în acele vremuri o mare înflorire. Mai târziu, în timpul sângeroasei bătălii de la Nicopole, din septembrie 1396, alături de flota Veneției erau prezente și navele flotei Țării Românești. Aportul acestora la transportarea trupelor proprii, a materialelor de luptă, precum și a cavalerilor francezi, burgunzi, germani sau englezi, a fost deosebit de însemnat.

Ca Domn *„până la Marea cea Mare"*, Mircea cel Bătrân a înțeles de la bun început necesitatea creării unei flote care să slujească țara. Și, așa cum găsim consemnat în cronicile timpului, acest deziderat a fost transpus de înțeleptul Domnitor în realitate.

Astfel numele marelui voievod era cel mai potrivit, dar și cel mai semnificativ dintre toate, pentru a fi dat întâiului velier-școală al

țării. Într-un cuvânt, „Mircea" era pentru navă un nume simbol, simbolul gloriei şi al tradiţiilor noastre ostăşeşti dar şi marinăreşti, simbol al luptelor strămoşilor noştri pentru păstrarea fiinţei neamului, pentru independenţă.

În corespondenţa rămasă de la contraamiralul de mai târziu, Vasile Urseanu - primul comandant al navei - s-a găsit o scrisoare a lui Ion Ghica datată 30 iulie 1882, în care acesta scria: *«Cumetre dragă, am urmărit cu harta şi cu gândul falnicul pavilion al lui „Mircea"[...] Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui „Mircea" pe marea cea mai periculoasă să fie de bun augur şi să deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauţi de sub direcţia şi conducerea voastră un viitor generos şi mare».*

Urarea făcută din toată inima de Ion Ghica a fost cu adevărat de bun augur...

Să reluăm, însă, firul evenimentelor. Bricul pleacă din Londra sub comanda maiorului Urseanu Vasile, avându-l ca secund pe locotenentul Cătuneanu Mărgărit, 6 marinari români iar restul străini, un mecanic român şi celălalt englez, în ziua de 19 iulie 1882. După douăzeci şi patru de zile de marş, timp în care a fost acoperită distanţa Anglia-România făcându-se numai trei escale – una la Gibraltar, a doua în La Valetta şi ultima în Constantinopol – în ziua de 12 august 1882 „Mircea" îşi face mult aşteptata intrare în bătrânul port dunărean Galaţi. Aici este întâmpinat cu bucurie şi emoţie de către locuitorii oraşului, de sute de oameni veniţi din împrejurimi sau din cele mai îndepărtate colţuri ale ţării cu ocazia acestui mare eveniment.

Pentru noi, românii, „Mircea" nu era o navă oarecare! El era simbolul naşterii Marinei româneşti, al suveranităţii României pe apă, ambasadorul peste mări al patriei noastre. La acea oră „Mircea" era singura navă a ţării capabilă să navige în orice condiţii pe fluvii, pe mări şi oceane.

Dacă mai târziu, cu ocazia sosirilor sau plecărilor din porturi, „Mircea" avea să fie întotdeauna primit sau condus în sunetele muzicilor militare, acum, la venirea în ţară, acestea erau absolut absente. Se întâmpla astfel deoarece Marina nu dispunea încă de fanfară proprie. De aceea bricul s-a apropiat de pontonul de acostare

într-o liniște tulburător de adâncă. Nimeni din mulțimea oamenilor adunați pe cheu nu mișca. Până și respirațiile păreau oprite.

Când o boare a vântului cald al amiezii de vară a făcut să se înalțe și să fluture în soare tricolorul patriei de la picul navei, un suspin adânc de fericire și ușurare a tresăltat în toate piepturile. O adevărată explozie de urale a cutremurat apoi zările. Venise **„Mircea"**!

Mulți dintre bătrânii marinari care au participat atunci la memorabilul eveniment au povestit mai târziu că atât de emoționant a fost momentul în care tricolorul nostru a „îmbrățoșat" nava, încât nu puțini dintre cei prezenți, cu ochii scăldați în lacrimi, aveau impresia că, asemenea unei ființe însuflețite, „Mircea" trăia și înțelegea însemnătatea clipei. Spuneau: „Marinari și navă erau un singur trup, o singură inimă – inima României".

În fața acestei nave, deloc impresionantă prin dimensiuni, stăteau sarcini uriașe; ea prefigura viitorul Marinei noastre Naționale, rolul pe care aceasta avea să-l joace în dezvoltarea țării, în apărarea ei la fruntariile de apă. Misiunea lui „Mircea" era pe cât de grea, pe atât de importantă: la bordul lui urmau să se pregătească specialiști cu nimic mai prejos decât ai celorlalte state cu vechi tradiții marinărești, specialiști care trebuiau să constituie nucleul de cadre al Marinei noastre.

Și pentru că trebuie să ne facem o imagine cât mai clară despre rolul care îi revenea navei-școală „Mircea" în dezvoltarea Marinei noastre, se impune o scurtă prezentare, spre comparare, cu ceea ce dispunea pentru învățământul naval una dintre țările cu vechi tradiții marinărești, Franța. La bordul navelor militare franceze își făceau specializarea cea mai mare parte a ofițerilor noștri de marină. În perioada în care „Mircea" își începea activitatea, Franța poseda o puternică flotă comercială și de război și totodată avea un întreg detașament de nave-școală în Mediterana și în Atlantic. Dintre ele, amintim numai două nave: „Jean Bart" și „La Loire".

Prima, deși nu nou construită, avea un deplasament de 4070 tone; pe lângă vele, a căror suprafață însuma 2439 mp, adică un sfert de hectar, ea era prevăzută și cu mașini puternice. La bord se putea ambarca un echipaj de 600 de marinari. În afară de comandant și

ofițer secund, nava mai avea 15 ofițeri de elită, profesori, medici, 60 de aspiranți şi nenumărați specialişti. Pe timpul marşurilor se experimentau cele mai moderne instalații şi aparate de cercetare şi de navigație, cum ar fi de pildă para-cicloanele şi corectoarele de drum. Totodată se aplicau în practică noile metode de observații astronomice de simplificare a calculelor de navigație. Desigur, ar mai fi multe de spus, dar ne vom opri aici, nu înainte de a aminti că pe această navă, între anii 1872-1873, şi-a desăvârşit specializarea primul comandant al lui „Mircea", Vasile Urseanu.

Cealaltă navă, „La Loire", cu un deplasament de 800 tone, era un velier de ultimul tip, capabil să facă marşuri fără dificultăți cu o durată de ani de zile. Încă un amănunt, lucru excepțional pentru acea vreme: printre altele, nava dispunea de o instalație de desalinizarea apei de mare! La bordul acestei nave s-a specializat sublocotenentul Sebastian Eustațiu, viitorul comandant al bricului „Mircea"şi al Marinei militare române.

Bricul „Mircea" nu atingea asemenea performanțe tehnice, însă nici nu-şi permitea să rămână într-o poziție de inferioritate. Şi, după cum vom vedea, aşa modest ca dimensiuni cum era, de multe ori confrații mai „bătrâni" într-ale navigației au avut motive să-l privească cu respect şi admirație. De ce? Iată un argument:

„Mircea", în încleştarea lui cu marea, a redus handicapul care de secole ne despărțea de țările a căror suveranitate şi independență nu avuseseră nimic de suferit şi putuseră să-şi dezvolte flotele comerciale şi militare. Se ştie că nouă, românilor, Imperiul Otoman ne tăiase ieşirea la mare, vânzându-ne la mezat corăbiile. Nu însă şi tradițiile. Acum, prin „Mircea", asemenea legendarei păsări Phoenix, Marina română va renaşte din propria-i cenuşă.

Brevetele primilor noştri marinari cu înaltă calificare însemnau „cartea de vizită" a competiției Marinei româneşti. De aceea pregătirea lor nu trebuia făcută la întâmplare, în cicluri scurte de instrucție, dar nici prin risipă de timp. În consecință, se aleg căile cele mai potrivite, căutând să se obțină rezultatele maxime.

Aşa se face că, o dată intrat în serviciu, pe bric se desfăşoară o pregătire neîntreruptă. Spațiul de la bordul său era folosit cât se poate de judicios; astfel se izbuteşte ca seriile de marinari şi elevi

ambarcați să fie cât mai mari în număr. Aceasta şi pentru că, pe lângă celelalte sarcini, lui „Mircea" îi revenea şi aceea ca în cel mai scurt timp să înlocuiască echipajele navelor comerciale închiriate de statul nostru din Franța, Anglia, Germania, Italia sau Austria. Chiria navelor, la care se adăugau substanțialele lefuri date marinarilor străini, atingea sume fabuloase; e limpede că menținerea acestora în serviciu era deosebit de împovărătoare pentru bugetul țării.

În aceste condiții impuse era şi normal ca Marina să devină nerentabilă. Unii dintre potentații acelor vremuri nu puteau să înțeleagă rolul Marinei noastre naționale şi nici nu concepeau că românul putea să țină tot atât de bine în mână timona ca şi coarnele plugului. Devreme ce pământul le era aşa de sigur sub tălpi, ce rost avea ca statul să cumpere vapoare, să „arunce paralele pe apă"? Meseria de marinar, după ei, era a grecilor, a francezilor şi a englezilor, aşa cum aceea de mecanic era în exclusivitate hărăzită germanilor; noi eram oamenii gliei şi nimic mai mult.

Speculând faptul că în condițiile respective Marina nu putea contribui la bugetul țării, ci trebuia subvenționată, astfel de oameni au încercat să frâneze dezvoltarea Marinei noastre naționale. Oricărui om luminat şi de inimă care ar fi încercat să obțină pentru Marină fonduri şi înlesniri de la stat i se puneau cu îndărătnicie bețe în roate.

Neîncrederea în posibilitățile marinarilor noştri era împărtăşită, din păcate, şi în unele cercuri de oameni instruiți. Revelatoare în acest sens sunt câteva rânduri dintr-o schiță semnată de locotenent-comandor A. Negulescu, cunoscut publicist al vremii, ce semna sub pseudonimul Moş Delamare:

« Cu ani în urmă, un grup de intelectuali a vizitat crucişătorul „Elisabeta", de la chilă la măr, cum s-ar spune de la acoperiş până la pivniță. Aceştia, mulțumiți de cele văzute, şi-au exprimat dorința să vadă şi neamțul de la maşină.

- Căpitanii Ştefănescu, Dunăreanu şi Iordănescu sunt mecanicii noştri, le-a răspuns comandantul.

- Bine, bine, dumnealor sunt mecanicii, dar „neamțul" care duce, care face să umble maşina, unde este?

Au părăsit oamenii bordul supărați că nu li s-a arătat tocmai sufletul vaporului.»

Desigur, orice comentariu este de prisos. „Mircea" şi-a îndeplinit şi această misiune: a înlocuit echipajele de la comandant până la ultimul fochist, făcând astfel Marina să devină cu timpul rentabilă. Bricul a reuşit să spulbere concepţiile conservatoare ale unor politicieni din ţară şi să dovedească lumii întregi că românii au reale aptitudini pentru meseria de marinar, aptitudini moştenite din moşi-strămoşi, iar dacă acest lucru nu l-au putut arăta mai devreme, vina nu este a lor ci a vitregiei vremurilor şi a lipsei de mijloace.

Până a ajunge la realizarea scopului final – formarea personalului marinei naţionale – erau însă multe alte probleme care se cereau urgent rezolvate. În primul rând trebuiau întocmite lucrările şi instrucţiunile necesare învăţământului cu specific marinăresc. Astfel, la bordul lui „Mircea" se elaborează primele manuale şi instrucţiuni de navigaţie şi manevre. Tot aici, pe bric, s-a născut primul nomenclator de termeni marinăreşti adaptaţi graiului nostru, caracteristicilor noastre lingvistice, folosiţi şi astăzi în limbajul profesional curent pe navele comerciale şi militare. Să nu uităm că ofiţerii noştri de marină, în afară de şcoala navală din Brest (Franţa) şi de la Füme (actualul Rijeka, fosta Iugoslavie), o frecventau şi pe aceea de la Kiel (Germania) sau de la Livorno (Italia). Pe lângă faptul că aceştia, la întoarcerea în ţară, aveau niveluri de pregătire şi practică diferite, în funcţie de şcoala absolvită, în acelaşi timp ei aduceau şi terminologia respectivă. Dacă nu s-ar fi recurs la o uniformizare a terminologiei marinăreşti, consecinţele în procesul de instruire a marinarilor n-ar fi întârziat să apară, afectând în primul rând unul dintre obiectivele principale propuse, şi anume *omogenizarea* Marinei.

Se poate spune cu temei că după anul 1898, atât în Marina militară, cât şi în cea comercială, toţi marinarii români au început să vorbească aceeaşi limbă. În acest fel „Mircea" nu numai că s-a ridicat la înălţimea încrederii şi a speranţelor puse în el, dar bricul a întrecut toate aşteptările. Cum altfel oare ar putea fi interpretat faptul că timp de aproape o jumătate de secol, cât el a fost armat şi în serviciu, la bord s-au pregătit peste 40 de promoţii de cadre, ofiţeri şi maiştri, de care Marina noastră avea atât de multă nevoie?

Cu velele întinse asemenea unor aripi albe de albatros, bricul va străbate mările şi oceanele lumii. În lunga sa carieră a făcut 17 voiaje în Marea Neagră vizitând porturile ţărilor riverane, 11 voiaje în Mediterana, două în Oceanul Atlantic şi sute de călătorii pe Dunăre sau în porturile maritime româneşti. Pe timp frumos sau rău, vara şi nu rareori iarna, „Mircea" s-a avântat în largul mării. Un singur exemplu este, cred, destul de edificator. În timpul iernii anilor 1902-1903, cunoscută ca deosebit de grea, nava-şcoală nu îşi va întrerupe activitatea, deşi sloiuri masive de gheaţă se întind de la ţărm spre larg, pe o distanţă de peste 10 mile marine.

Dar să facem cunoştinţă mai îndeaproape cu acest velier!

Aşa cum se obişnuia în construcţiile navale de atunci, pentru acest tip de navă materialul de bază folosit a fost lemnul de esenţă tare, rezistent la apă şi elastic, ca de pildă pinul, tecul, stejarul şi pitch pineul.

Bricul avea următoarele caracteristici: lungimea – 36 m; lăţimea – 7,60 m; pescajul – 3,60 m; deplasamentul – 360 tone. Nava poseda doi arbori, înalţi de aproximativ 28 m, cu câte 4 vergi fiecare. Velele, în număr de 14, însumau suprafaţa totală de circa 500 mp. Viteza medie a vasului, cu toate velele desfăşurate şi vânt bun, era de 10 noduri. Pentru manevre în porturi şi, în mod cu totul excepţional, în larg, propulsia bricului se asigura de către o elice acţionată de o maşină alternativă de 160 C.P. Pe mare calmă, aceasta putea imprima navei o viteză de 8 noduri. Atingerea acestei viteze mari, raportată la puterea maşinii, se datora însă în mare măsură formelor deosebit de fine ale corpului velierului.

Echipajul urma să fie de 80 de oameni, din care 4-6 ofiţeri, 1-2 maiştri, un pilot, 30 de elevi şi 30 de marinari. Numărul elevilor şi al marinarilor nu era fix, el fiind stabilit în raport de situaţie. În perioada ieşirilor scurte în mare, numărul cadrelor şi al celorlalţi membri ai echipajului putea fi mărit proporţional, dar nu mai mult de 110 oameni.

Armamentul navei era constituit iniţial din două tunuri Krupp de 80 mm, care ulterior au fost înlocuite cu două tunuri Nordenfeld de 11, 43 mm cu câte 10 ţevi.

Să încercăm acum să facem o plimbare imaginară pe puntea principală a bricului, de la prova la pupa, şi apoi prin compartimentele de sub aceasta, până jos, la santină.

La provă, bricul avea un bompres foarte lung în raport cu lungimea corpului său. Acesta era din lemn de pin, ca de altfel toate catargele şi vergile navei. Pentru a avea mai multă rezistenţă era făcut din trei părţi: prima parte, care se sprijinea pe etrava de stejar îmbrăcată în alamă, se numea coloană; urma bastonul şi ultima, săgeata. Bompresul pornea de sub teuga bricului şi era bine fixat în părţile laterale cu ajutorul unor cabluri numite antene, iar dedesubt cu lanţuri numite sabarbe. La baza coloanei, lângă etravă, o vergă orizontală susţinea plasa, care se întindea sub bompres pe toată lungimea acestuia. Plasa avea rolul de a-i opri să cadă în mare pe marinarii care executau diferite lucrări pe acest arbore înclinat, mai ales pe vreme rea.

Teuga lui „Mircea" era lungă de 3,5 m şi ridicată la peste 1 m deasupra punţii principale. Spaţiul rămas între punte şi teugă era complet deschis, iar urcarea pe aceasta din urmă se făcea cu ajutorul a două scări de fier cu 4 trepte. În borduri, teuga avea balustrade cu lanţuri, aşa numitele străji. Acestea se întrerupeau în dreptul platformelor metalice pe care se găseau fixate cele două ancore prevăzute, pentru ridicare, cu câte o gruie de traversieră. Aproximativ în centrul teugii se înălţa tromba de aerisire; fiind din alamă, de câte ori o stropea apa mării, tromba dădea multă bătaie de cap marinarilor, perseverenţi în a o menţine strălucitoare. Pe punte, la o distanţă de aproximativ 2,5 m de scările teugii, se afla cabestanul încadrat de cei patru turnicheţi, având în spate şi puţin lateral cele două orificii pentru intrarea lanţului în puţ. Urma apoi arborele trinchet cu marioneta. Identic din punct de vedere al construcţiei cu celălalt arbore, numit arborele mare, dar ceva mai înalt, trinchetul era realizat, pentru o mai mare rezistenţă, din trei părţi şi anume: cea de jos, numită coloană, cea de mijloc, arborele gabier, iar cea de sus, arboretul. Pe el se mai găseau fixate cele două platforme pentru consolidare, manevră în arboradă şi observare, numite gabie (cea de jos) şi crucetă (cea de sus). În dreptul trinchetului, în borduri, se găseau W.C.-urile, nişte cabine aspectuoase ca formă, din lemn de

teck, cu câte două compartimente fiecare, pe al căror perete din spate erau fixate paravanele pentru luminile de drum ale navei; ele nu depăşeau linia copastiei. Unul din compartimentele cabinei din bordul tribord era destinat lampisteriei.

Tromba pentru aruncarea în mare a resturilor menajere – căutată uneori şi de marinarii care sufereau de rău de mare – îşi avea lăcaşul spre prova, în afara parapetului, în bordul de sub vânt. Parapetul avea 1,10 m înălţime şi se întindea atât cât ţinea puntea principală.

Sub prova, în dreptul cabestanului, precum şi în pupa, înaintea dunetei se găseau, în ambele borduri, sabordurile, iar în dreptul lor câte o babá dublă. Tot pe parapet, în dreptul arborilor, erau fixate cavilierele. Imediat în spatele arborelui trinchet se aflau cele două tambuchiuri, lipite între ele, prin care se făcea intrarea în cazarma echipajului. Scările fiind transversale faţă de axul longitudinal al navei, sub punte se putea intra prin părţile laterale. Urma apoi bucătăria – o cabină de lemn lungă de 3 m, lată de 2 m şi înaltă de 2,20 m, ea avea câte o uşă în fiecare bord, tăiată la mijloc pe orizontală, astfel că, la nevoie, se deschidea numai o parte a acesteia în raport de direcţia vânturilor şi a valurilor.

La prova, bucătăria era prevăzută cu două ferestre. Într-un colţ, în babord, era montată pompa de apă dulce, care trăgea apa din tancuri. Ea se găsea închisă cu lacăt şi se deschidea numai atunci când se distribuia raţia de apă pentru echipaj.

Deasupra bucătăriei se afla puntea de comandă a bărcilor, susţinută în fiecare bord de câte cinci pontili prinşi în parapet. În partea dinspre prova, platforma comenzii depăşea bucătăria cu 2,5 m formând un fel de streaşină care se sprijinea de punte prin alţi doi pontili metalici. Sub această streaşină, în dreptul celor două ferestre, era montat clopotul navei. Spre deosebire de multe alte piese, instrumente sau obiecte din inventarul bordului, clopotul şi astăzi rezistă timpului, în pofida tuturor instalaţiilor fonice moderne. Cu el se bat carturile, anunţându-se pe toată nava orele exacte sau jumătăţile de oră, se dau semnalele pentru ceaţă, alarmele de incendiu şi multe alte semnale. Clopotul este instrumentul fonic cel mai uşor de întrebuinţat, cel mai puţin pretenţios şi gata în orice

moment să intre în funcțiune când este nevoie. Pe timp frumos, în acest spațiu adăpostit, lângă clopot se instala o măsuță și se servea masa pentru maiștrii bordului. În fața platformei comenzii, fixată pe punte, se găsea pompa tip „Dawton" pentru apă de mare; ea era acționată manual, cu ajutorul unei volante.

Platforma comenzii nu avea nici un fel de cabină sub acoperiș. Vara sau în zonele de navigație cu călduri excesive, deasupra platformei se întindea o tendă care îi proteja astfel pe cei care lucrau aici, în plin soare, ore întregi. Pe platforma comenzii erau fixate doar cutia hărții de navigație, compasul etalon și două dispozitive pentru alidadă (pe bric se folosea o singură alidadă, care se schimba în bordul unde se făcea observația). De jur împrejur, platforma avea o balustradă din alamă.

De o parte și de alta, în continuarea comenzii propriu-zise se găseau platformele bărcilor. În bordul babord își avea postul barca nr. 2 cu opt rame, iar la tribord barca nr. 1, cu zece rame. Lângă barca nr. 1, în afara bordajului, era baleniera navei fixată cu gruiele respective. Sub platformele bărcilor, din pereții bucătăriei până la parapeți rămâneau circa 3 m, loc suficient pentru circulație și manevre. La punctul de comandă se putea urca cu ajutorul a două scări de lemn, prevăzute cu balustrade metalice, așezate în fiecare bord în partea dinspre pupa. În spatele comenzii, între cele două scări, trona coșul navei, format din două părți; când se naviga cu velele, partea superioară a coșului, fiind telescopică, se cobora pe verticală, reducându-i-se înălțimea la jumătate. Dacă se naviga cu mașina, cu ajutorul unei manivele cu pinion care angrena o cremalieră, coșul se ridica la loc, asigurându-se astfel tirajul necesar focurilor de la căldare.

Mergând spre pupa, întâlnim apoi tambuchiul de intrare la mașini. În spatele acestuia, puțin către bordul tribord, era o trombă de aerisire a compartimentului respectiv. Aceasta avea și o altă funcție: servea și pentru evacuarea zgurii de la căldare, fiind prevăzută în interior cu un mic elevator acționat de pe punte tot cu ajutorul unei manivele. În axul navei, urmau spiraiul compartimentului mașini, arborele mare cu marionete, spiraiul careului ofițeri, compasul de

drum, timona, tambuchiul de intrare în careul ofițerilor şi careul comandant, spiraiul careului comandant şi, în sfârşit, duneta.

Duneta era față de teugă mai jos cu 25 cm şi mai scurtă cu un metru. Parapetul care o împrejmuia era şi el mai mic; avea circa 70 cm înălțime. În pupa, ieşit în afara dunetei, situat transversal față de ax, stătea în grui puiul navei.

Tunurile şi mitraliera – amplasate pe teugă şi pe dunetă – au fost scoase încă dinainte de 1900. Mai târziu s-au montat unele mult mai uşoare, iar în ultima perioadă s-a renunțat şi la acestea. Singurul tun rămas pe navă era acela pentru tragerea loviturilor de salut la intrarea în porturile străine.

Să ne continuăm acum vizita imaginară tot de la prova la pupa, de această dată în compartimentele de sub puntea principală.

În față de tot, în prova, bricul avea o magazie pentru alimente. Urma apoi cazarma echipajului; aceasta, deşi se întindea pe toată lățimea navei, era mică în raport cu numărul marinarilor şi elevilor care o foloseau. De aceea locurile de odihnă pe bastingaje sau în hamace erau riguros calculate. Spațiul era redus şi datorită faptului că lanțurile ancorelor treceau libere prin această încăpere spre puțul de dedesubt. Arborele trinchet, care traversa puntea spre chilă tot pe aici, precum şi scările de urcare-coborâre, limitau şi mai mult spațiul. Pentru a evita înghesuiala, mobilierul principal (mesele, bancheții şi scaunele) era prevăzut cu picioare metalice rabatabile, fapt ce permitea ca după folosire să fie ridicat şi fixat de plafon. Pentru iluminarea încăperii erau folosite felinare cu ulei de rapiță, aşezate pe pontili. Infirmeria navei se găsea tot aici şi era reprezentată de un dulap în care încăpeau câteva sticle de spirt, iod şi creolină, câteva feşe de bandaj, vată, un borcan pântecos pentru chinină şi nelipsitul bidon cu ulei de ricin.

În continuarea cazărmii echipajului se găseau, în ambele borduri, o parte din cabinele destinate cadrelor ambarcate temporar pe bric precum şi cele ale şefului de echipaj şi pilotului. Intrarea în aceste cabine se făcea prin cazarma echipajului.

În borduri se aflau buncărele de cărbuni, izolate prin parapeți longitudinali şi având doar câte o gaură la nivelul pardoselii, pe unde combustibilul se trăgea afară cu lopețile pentru vatra focurilor.

Buncărele se umpleau pe sus, în puntea principală existând deschizături circulare prevăzute cu capace etanşe.

Vecin cu acest compartiment al maşinii, despărţit doar printr-un perete transversal, se afla careul ofiţerilor (sala de lucru, biblioteca, clubul, sufrageria etc.). Prin el trecea şi cel de-al doilea arbore al navei, arborele mare. În acest compartiment o să zăbovim ceva mai mult.

Aici, la lumina lămpilor de petrol, aplecaţi deasupra meselor de lucru până târziu în noapte, ofiţerii marinari au desfăşurat cu consecvenţă greaua muncă de pionierat orientată spre elaborarea primelor manuale de marinărie, matelotaj, regulamente, precum şi a celor dintâi îndreptare pentru flota noastră. Tot în acest careu, sub conducerea comandorului Cătuneanu, un grup restrâns de ofiţeri a centralizat datele culese de pe teren, calculând o iarnă întreagă la cele peste 100 de unghiuri geodezice şi la determinarea coordonatelor geografice de pe coasta noastră pentru a-i putea trasa astfel conturul. Pe schiţa hărţii, curbele batimetrice arătau cu exactitate adâncimea apei; pericolele submarine (praguri, stânci, depuneri, epave etc.) erau acum depistate şi bine marcate. Navigaţia pe drumurile costiere, atât de scurte şi uşor de urmat, devenise în sfârşit sigură.

...Aceşti pereţi de lemn lăcuit ar avea însă multe alte lucruri interesante de povestit. Nopţi la rândul ei l-au urmărit în tăcere pe sublocotenentul Eugeniu Botez, cum, aşezat într-un colţ al mesei, cu obrazul sprijinit în palmă, îşi răsfoia atent însemnările de peste zi. În balansul uşor al lui „Mircea“ s-au născut primele file din viitoarele scrieri închinate marinarilor şi vieţii lor aspre.

Aici, pe bric! Nici nu se putea în altă parte...

Acum, când am aflat câte ceva din povestea acestei încăperi, înainte de a o părăsi şi de a-i închide uşa cu grijă, să amintim că de o parte şi de alta, în borduri, careul avea câte două cabine pentru ofiţeri. Din careu se putea ieşi pe punte printr-un tambuchi, ale cărui scări duceau şi la careul comandantului. Propriu-zis aici era un fel de casă a scării. Sub ea, în tribord, se găsea baia comandantului, iar în babord un bufet pentru veselă.

Careul comandantului era ceva mai spațios; ocupa toată lățimea navei – circa şapte metri – şi avea în două laturi, în borduri, canapele capitonate cu pluş vişiniu, iar în centru o masă masivă acoperită cu pluş de aceeaşi culoare. Mobilierul era completat de un scrin din lemn de mahon bogat ornamentat şi sculptat în stilul epocii.

În mijlocul încăperii, suspendat în lanțuri de bronz aurit, se legăna uşor, o dată cu nava, un candelabru masiv a cărui lampă, prevăzută cu suspensie cardanică şi contragreutate, părea mereu în nemişcare.

Careul servea şi ca sală de recepții cu ocazia vizitelor făcute de autorități la bordul bricului. Despărțită de careu printr-un paravan transversal, urma cabina comandantului; şi aceasta ocupa toată lățimea navei. Trecerea dintr-o încăpere în alta se făcea printr-o uşă aşezată în centrul peretelui despărțitor. Iluminarea era făcută de o lampă cu petrol asemănătoare întrucâtva celei din careu, cabina având în plus, lângă cuşetă, drept... veioză, o lumânare prevăzută cu un glob de sticlă şi suspensie. Deasupra cuşetei se găsea un compas magnetic răsturnat, comandantul putând urmări astfel drumul navei chiar şi în puținele lui momente de odihnă.

Ultimul compartiment al navei nu era locuit; el era desinat lestului navei.

Sub aceste încăperi situate toate pe aceeaşi punte – a doua – se găseau magaziile bricului, mici ca suprafață şi joase, nedepăşind 1,20 m înălțime.

Spre prova, sub cazarma echipajului, erau cinci magazii unde se păstrau materiale de matelotaj (palancuri, vele, parâme şi pituri).

În continuare, pe centru, urmau tancurile de apă iar sub ele şi sub compartimentul maşini – santina. De la maşină, prin santină, pornea axul elicei care străbătea nava spre pupa până la etambou. Elicea – o noutate în tehnica navală de atunci – avea pasul reglabil. Când se naviga cu vele, palele elicei erau orientate astfel încât rezistența apei să fie minimă.

Magaziile reîncepeau în dreptul careului ofițeri şi se continuau până la compartimentul lestului. Ele erau în număr de opt: una pentru muniții, iar celelalte pentru păstrarea unor produse mai deosebite, necesare atât echipajului cât şi pentru unele ocazii protocolare

(băuturi îmbuteliate, dulciuri, brânzeturi, fructe, ţigări etc). Accesul în aceste magazii se făcea prin deschideri pătrate asemănătoare unor trape, prevăzute cu un sistem de închidere etanşă.

Sub magazii se găsea santina.

Bricul, deşi era construit din lemn, avea totuşi coastele de oţel, ceea ce îi conferea o rezistenţă mai mare, realizându-se în acelaşi timp o mai mare suprafaţă a spaţiilor interioare.

După această închipuită vizită în care ne-am oprit bineînţeles la ceea ce era esenţial şi nu la toate instalaţiile secundare şi accesoriile care abundă pe un velier, pentru a întregi imaginea lui „Mircea" să vedem acum care erau condiţiile de muncă şi de odihnă pe această navă-şcoală.

Viaţa la bordul bricului era aspră, marinărească, iar programul deosebit de încărcat. Noţiunea de confort, după cum am văzut, nu-şi avea sensul aici.

Cazarma echipajului, după calculele constructorilor, putea să primească maximum 70 de marinari; în realitate, însă, mai totdeauna numărul lor depăşea o sută. Aerisirea acestei încăperi se făcea de pe punte, aşa cum s-a arătat, cu ajutorul unei trombe care se orienta în direcţia de unde bătea vântul. În caz de furtună tromba se orienta opus, pentru a nu intra apa în ea, situaţie care micşora considerabil posibilitatea de a primi curentul de aer proaspăt.

Pe timp de furtună, la înclinările navei, felinarele cu ulei de rapiţă se stingeau, îmbâcsind aerul cu gazele şi fumul lor. Întrucât în marşurile lungi cazarma era ticsită cu lăzi şi butoaie de alimente, din cauza căldurii excesive, aceasta începea să emane puternice miresme care, amestecate cu mirosul de gudron specific navei, îi obligau pe mulţi dintre marinari să doarmă nu înăuntru, ci pe punte.

Aici, un loc preferat şi foarte disputat era cel de sub teugă, şi uneori cel de sub dunetă. Teuga fiind relativ înălţată, oferea un adăpost destul de bun în nopţile mai puţin friguroase. În acest spaţiu adăpostit şi aerisit, marinarii îşi înghesuiau saltelele hamacelor, una lângă cealaltă. Foşnetul valurilor care spălau continuu bordajul, precum şi zgomotul „ciocanelor de apă", intrau cu timpul în obişnuinţă şi nu mai erau luate în seamă. Tangajul care avea aici putere maximă, combinat cu ruliul, nu de puţine ori îi aruncau de pe

saltele pe mateloți, dar oboseala îşi spunea cuvântul, iar acest „amănunt" era şi el trecut cu vederea. Când însă „Mircea" intra cu nările ancorei în val şi se ridica apoi pe creastă, aruncând apa peste cei care se odihneau, adăpostul vremelnic trebuia neapărat părăsit. Duneta, fiind mai joasă față de teugă, oferea condiții şi mai proaste de dormit. E drept că era ferită de valuri, dar nu te puteai odihni din lipsă de spațiu, deoarece în afară de echea cârmei şi ancorotul de rezervă, erau aici tot felul de materiale şi de ustensile pentru curățenia navei. În plus, lanțurile troței cârmei zornăiau la orice mişcare a timonei atât de puternic, încât trebuia să ai nervi de oțel ca să poți ațipi. Pe vreme frumoasă se putea dormi şi pe punte, în partea din față a comenzii. Şi aici exista însă riscul de a-ți fi întreruptă odihna.

La bric echipajul era împărțit pentru servicii în două părți egale, corespunzătoare părților tribord şi babord. Marinarii din tribord, spre exemplu, asigurau serviciul pe timp de 24 de ore, adică, din cele 6 carturi a câte 4 ore, fiecărui marinar îi reveneau 3 schimburi; urma celălalt bord şi aşa mai departe... În serviciul de cart nu intrau toți marinarii din bordul respectiv; la manevra velelor însă participau toți cei din bordul de serviciu, iar, la nevoie, întreg echipajul.

Se mai întâmpla ca, la ieşirea din cart, în cele câteva ore rămase libere din noapte, să se facă strângerea sau desfăşurarea velelor, terțarolări sau volte; atunci odihna era din nou întreruptă. În ceea ce priveşte condițiile de locuit pe care le ofereau cabinele ofițerilor şi maiştrilor, nici acestea nu erau de invidiat. În spațiul restrâns erau îngrămădite cuşetele, dulapul pentru haine, măsuța, raftul pentru cărți, cuierul, lavoarul şi multe alte obiecte. Cei câțiva metri cubi de aer se supraîncălzeau repede. Nelipsitele lumânări de seu sau stearină contribuiau din plin la vicierea aerului. Când bricul se găsea la cheu sau în radă pe vreme frumoasă, precum şi în marş cu vânt slab şi stare bună, se deschideau hublourile cabinelor, fixându-se în rama acestora un fel de paravane de forma unor scafe ieşite mult în afara bordului, care dirijau aerul înăuntru. Atunci când nu se putea recurge la asemenea metodă, singura soluție era să ieşi pe punte pentru a-ți umple plămânii cu aerul proaspăt al mării şi a lăsa ca vântul să-ți usuce transpirația, răcorindu-te.

Pentru aerisirea compartimentelor care comunicau imediat cu tambuchiurile de intrare, se fixau trombe de aerisire din pânză. Ele se asemănau ca formă cu cele metalice, dar la cercul de sârmă al gurii se prindeau două fâşii lungi de tendă, asemenea unor aripi de fluture, care erau întinse în scopul de a capta cât mai mult din aerul curat şi de a-l dirija în interior. Aceste trombe se menţineau în poziţie verticală, legându-se cu saule de straiuri, iar aripile laterale de sarturi.

Iarna, pentru încălzirea încăperilor, în sobele metalice se ardeau cărbuni; pe timpul verii sobele erau demontate şi depozitate pe cheu, pentru a se câştiga spaţiu liber în compartimente. Comanda bricului, aşa cum s-a arătat, era complet deschisă. Pe vreme friguroasă sau furtună, a sta zile sau săptămâni expus intemperiilor pe această platformă deschisă nu era lucru tocmai uşor. Când începea înghețul, hainele de protecţie (confecţionate din pânză groasă de in, ceruită) se îmbibau cu apa sărată a mării, devenind bătoase şi având gulerele ca de sticlă; bărbile şi mustăţile marinarilor se îmbrăcau în promoroacă, iar obrazul, ars de vântul ca de gheaţă, lua culoarea purpurei.

În locul camerei unde, aplecat asupra hărţilor, ofiţerul de cart, bazându-se pe măsurătorile şi calculele făcute, stabileşte punctul navei şi apoi drumul de urmat, exista numai acea cutie a hărţilor, lungă de 1,20 m, lată de 0,80 m şi înaltă de 0,25 m, acoperită cu un capac de sticlă uşor înclinat. Cutia era fixată rigid de balustrada din faţă a comenzii, iar în spate se sprijinea pe două picioare oblice, aduse la baza balustradei, astfel încât înălţimea ei ajungea aproximativ în dreptul pieptului ofiţerului de cart. În cutie se găseau harta şi instrumentele de lucru. Sub cutie se afla un sertăraş în care se ţineau barometrul, cronometrele, jurnalul de bord, caietele pentru notiţe şi hărţile necesare navigaţiei.

Trasarea drumului navei pe hartă precum şi toate celelalte calcule se făceau pe vânt, ploaie sau ninsoare, săltând capacul doar atât cât să încapă mâinile celui care lucra. Pe timp de noapte, un marinar ţinea în mână un felinar portativ, plimbându-l deasupra geamului acolo unde era nevoie. Lumina gălbuie şi pâlpâitoare a acestuia era practic insuficientă, umbra mâinilor se proiecta pe hartă iar balansul navei complica şi mai mult lucrurile.

Pentru a putea duce la bun sfârşit această importantă activitate, trebuia să ai ochi ageri, mână sigură şi, mai ales, să nu suferi de rău de mare. Dacă totuşi acesta din urmă nu-l lăsa în pace pe ofiţerul de cart, lângă el se afla un ghiordel plin pe jumătate cu apă, pe care la nevoie îl folosea fără să mai coboare de pe comandă.

Luminile de drum şi poziţie ale navei erau asigurate de felinare în care se ardea acelaşi combustibil – uleiul de rapiţă. Era tare greu să le reaprinzi când pe vreme rea se stingeau, iar munca devenea şi mai chinuitoare când prin găurile de aerisire ale felinarelor pătrundea la fitil apa de mare.

Facţionarul din prova navei, pe lângă misiunea de a face observarea pe mare în sectorul său, avea şi sarcina de a supraveghea dacă felinarele din borduri şi cel de la catarg ardeau. La rândul său, marinarul de pe dunetă mai răspundea şi de felinarul din pupa. Din jumătate în jumătate de oră, aceşti marinari de veghe, dacă nu aveau nimic de semnalat, raportau cu voce tare după o formulă bine stabilită. Primul raporta facţionarul din prova:

- Bun cart înainte! Felinarele ard bine.

Urma apoi cel din pupa:

- Bun cart înapoi!

Iar ultimul, facţionarul din gabie, după ce auzea raportul celor doi, anunţa şi el:

- Bun cart peste tot!

Asta însemna că pe tot orizontul mării domnea liniştea deplină...

*

Imediat după venirea lui „Mircea" la Galaţi, începe recrutarea şi pregătirea primului echipaj format în exclusivitate din români.

Singura navă de pe care se puteau lua marinari – urmând, bineînţeles, să se specializeze în manevra velelor de pe bric – era canoniera „Fulgerul", o navă de patru ori mai mică decât „Mircea". Aceasta venise din Toulon cu nouă ani în urmă, unde fusese construită, străbătând Mediterana în condiţii deosebit de grele. „Fulgerul" purta pentru prima dată tricolorul românesc în apele Mediteranei. Nava avea un echipaj omogen, încadrat cu ofiţeri bine

pregătiți, care participaseră la Războiul pentru Independență pe toată durata acestuia.

Canoniera era astfel dezarmată provizoriu, pentru a se da posibilitatea ca o parte din echipaj şi ofițeri să se ambarce pe „Mircea".

26 august 1882. Bricul iese în mare sub comanda colonelului de marină Dimitrie Dimitrescu-Maican, escortat de „Grivița", cea de-a doua canonieră a noastră, cu un deplasament ceva mai mare decât „Fulgerul" (100 de tone) şi de o construcție mai robustă. Se fac tot felul de exerciții şi manevre până la 20 septembrie.

Sub comanda lui Vasile Urseanu, bricul, având pentru prima dată la bord elevii şcolii de marină, pleacă la 1 iunie 1883 în întâiul voiaj în Marea Neagră. Sunt vizitate porturile Varna, Burgas, Sinope, Trebizonda, Suhumi, Kerci, Ialta, Sevastopol, Odessa, Otchacoff, Odessa şi Constanța.

Întors la Constanța la 4 august, „Mircea" rămâne la cheu şi se pregăteşte pentru un voiaj mai lung în Marea Mediterană pe care îl va începe peste trei săptămâni, urmând să fie vizitate porturile şi oraşele Constantinopol, Pireu, Atena, Syra, Smirna, Galipoli, Radet, din nou Constantinopol, ca la 20 septembrie să revină în Constanța.

Din păcate, despre aceste două marşuri în Marea Neagră şi Marea Mediterană (care, împreună, au durat două luni) nu s-au păstrat date suficiente, în însemnările găsite făcându-se doar scurte referiri la timp şi starea mării, menționându-se că s-a navigat tot timpul sub vele, maşina folosindu-se doar pentru manevra în porturi.

„Mircea" urma acum aceleaşi drumuri pe care, cu secole în urmă, le străbătuseră pânzarele lui Ştefan cel Mare, Domnul Moldovei. El reînnoda astfel firul vechilor noastre îndeletniciri şi tradiții marinăreşti.

Urme ale prezenței pânzarelor moldoveneşti se găsesc încă nealterate de vreme pe acest „drum fără pulbere". La mănăstirea Zografu de la Muntele Athos se află un turn-far pentru marinarii pânzarelor lui Ştefan cel Mare, construit prin grija Domnitorului şi pe a cărui piatră de temelie se găseşte săpată următoarea inscripție: „IO ŞTEFAN VOEVOD, CU MILA LUI DUMNEZEU DOMN AL

ŢĂRII MOLDOVEI, FIUL LUI BOGDAN VOEVOD, AM ZIDIT ACEST TURN PENTRU CORĂBII ÎN ANUL 6983 (1475)"

Campaniile de pregătire ale elevilor marinari se întețesc. Ele cuprind în general instrucția la cheu şi amarinizarea echipajelor pe timpul marşurilor în larg sau în apropierea coastei. În a doua etapă, voiajele de lungă durată, de obicei pe alte mări sau oceane. Este interesant de ştiut că, după numai câțiva ani de la venirea în țară a bricului, la Galați (Țiglina) se construieşte pe uscat un al doilea „Mircea", identic cu cel plutitor, dar numai de la punte în sus. Aici se fac toate manevrele de punte şi arboradă, se strâng şi se întind velele, se brațează vergile, într-un cuvânt se urmăreşte perfecta cunoaştere şi deservire a instalațiilor şi executarea corectă a tuturor manevrelor.

Acest antrenament al marinarilor la uscat se făcea timp de şase luni, în orice anotimp, indiferent de starea vremii.

În anul 1887 îl găsim pe „Mircea" la Batumi, sub poalele Caucazului, apoi la Sinope şi Sukum.

Iată o întâmplare petrecută la Sinope acum 120 de ani şi consemnată în jurnalul personal al comandorului Biberi Constantin, pe atunci cadet la bordul bricului:

« În una din campanii fiind la Sinope, paşaua de acolo, comandantul cetății, întorcându-ne vizita la bord, în momentul când se urca pe scară şi când gornişții au început să sune onorul de general, paşa, fie de emoție, fie că avea un tic nervos, a început a mişca din urechi şi fruntea cu fes cu tot; subsemnatul, care eram pe atunci în anul al doilea al „Şcoalei de Marină", tocmai eram de santinelă la bord; văzând ciudățenia asta şi mutra caraghioasă a paşalei am pufnit într-un râs spasmodic, neputându-mă să mă țin. Nu s-a observat însă de către paşă acest lucru deoarece comandantul, domnul căpitan Irimescu, i-a ieşit înainte pe platforma de la scări mascându-mă. Şi paşa împreună cu comandantul nu apucaseră să intre în careu, că eu şi fusesem schimbat din post şi trimis la pupa, unde puteam râde în voie...»

Următorii doi ani se remarcă printr-o intensă activitate. „Mircea" vizitează pe rând porturile străine din bazinul Mării Negre ca: Burgas, Sinope, Caffa, Ialta, Bulaclava şi Sevastopol, iar în 1886 îl găsim în porturile dunărene.

La 19 iulie 1887, sub comanda maiorului de marină Ilie Irimescu, „Mircea" pleacă spre Constantinopol, Salonic, Pireu, Suda, Alexandria, Beirut, Famagusta, Rhodos, Chios şi Smirna. Mediterana îl întâmpină atât cu vreme bună, cât şi cu furtună. Trecerile înguste prin strâmtorile arhipelagului, pe timp de noapte sau pe mare dezlănțuită, supun la încercare isçusința marinarilor. În asemenea clipe grele, când bricul era angajat în străbaterea îngustelor canale şi nu se vedea nici la doi paşi, comandantul vasului era nevoit să scruteze întunericul urcat pe bompres.

La întoarcere însă marea este înțelegătoare, călătoria făcându-se astfel în condiții mai bune. După trecerea prin Dardanele şi Bosfor, zilele par acum mai lungi; marinarii cercetează mereu orizontul, în dorința de a vedea primii pământul țării.

Iată cum descrie V. Santina, cunoscut marinar şi publicist de mai târziu, aceste momente pe care le-a trăit atunci la bordul lui „Mircea":

«Deşi ne aşteptam din clipă în clipă, date fiind semnele prevestitoare, păsările care vesteau apropierea uscatului, totuşi cumplit am fost zguduiți când am auzit strigătul:

- Se vede pământul!

Strigătul pe care de atâtea ori îl auzisem în această lungă călătorie.

...De data asta însă pentru noi nu mai era vorba de un pământ oarecare, ci de pământul drag şi sfânt al țării noastre, acel pământ despre care poetul nostru a spus:

Pământul nostru-i scump şi sfînt
Căci el ni-e leagăn şi mormânt,
Cu sânge cald l-am apărat
Şi câte ape l-au udat
Sunt numai lacrimi ce-am vărsat.

De la comandant până la cel din urmă marinar aceste cuvinte ne-au răscolit sufletele de nu ne mai găseam locul.

Neliniştea şi dorința aceea arzătoare de pământul țării tale, care cuprinde în ea tot ce are omul mai drag în lume şi pe care nu o pot înțelege, cred, decât cei care au trăit-o, ne cuprinsese pe toți.

Locuri despre care abia atunci ne-am dat seama cât ne erau de dragi apar unele după altele, iar la orizont, din ce în ce mai aproape, Constanța!»

La Galați, „Mircea“ sosește la 25 august.

VIAȚA LA BORD

Chiar şi astăzi mai dăinuie încă obiceiul, la velierele moderne, de a numi un om de veghe, deşi aparatura tehnică îi înlocuieşte deseori pe marinari, realizând o observare circulară, precisă şi la mari distanțe, acolo unde ochiul omenesc n-ar putea ajunge vreodată.

Serviciul de veghe este totuşi util navigației şi siguranței navei. El formează totodată acea deprindere atât de necesară marinarului, şi anume de a observa tot ceea ce se întâmplă pe mare, de a nu scăpa nimic din jurul său.

Când se navigă în zone de treceri înguste, în care pândesc tot felul de pericole, omul este totuşi de neînlocuit. El vede, aude, miroase. El este în stare ca la nevoie să intervină oportun pentru prevenirea sau înlăturarea unor eventuale pericole. Acea trăsătură specifică omului, tainică şi încă de nepătruns pentru ştiință, „memoria previziunii", îl ajută să se folosească de experiența acumulată anterior, să intuiască pericolul şi să-l evite.

La vechile veliere, pentru serviciile de veghe se alegeau marinarii cei mai dotați, întrucât de aceştia depindea în mare măsură siguranța marşului. Când se aplicau pedepse disciplinare pentru cei ce încălcau regulile de comportare la bord sau în serviciu, niciodată aceştia nu erau pedepsiți cu repetarea serviciului de facționar în prova navei, în pupa sau în gabie. Pedeapsa cea mai frecventă, în afara tururilor de cart, era aceea de facționar la grupurile sanitare, căci exista şi acest serviciu organizat. Misiunea acestui facționar era de a menține în perfectă curățenie cabinele şi instalațiile respective; pentru aceasta, avea lângă el în permanență un ghiordel cu apă şi intervenea imediat după folosirea instalațiilor.

Pentru menținerea ordinei la bord, în toate marinele din lume salamastra era la mare vogă. Ea era de altfel numită şi „regina bordului", iar pedepsele corporale aplicate membrilor echipajului nu erau evenimente neobişnuite. Consultând documentele vremii rezultă însă că pedeapsa cu bătaia la bordul navelor noastre era interzisă prin lege. Codul de justiție special elaborat pentru Marină şi publicat în

„Monitorul Oficial“ nr. 218 din 6 ianuarie 1884 prevedea pedeapsa cu închisoarea pentru şefii care loveau subordonaţii. Acelaşi cod preciza însă că se putea recurge totuşi la asemenea măsuri în cazurile de legitimă apărare a şefului, de necesitate a executării unor manevre urgente de care depindea siguranţa navei, sau pentru restabilirea ordinei în cazul unor încălcări grave a acesteia.

Desigur, cu asemenea excepţii prevăzute în lege, se putea face destul de uşor uz de salamastră dacă şeful respectiv ar fi dorit-o. Pe bricul „Mircea“ însă aceste măsuri extreme s-au folosit foarte rar, fiind vorba de un echipaj puţin numeros, sudat sufleteşte prin necazurile şi bucuriile trăite împreună. De cele mai multe ori măsurile disciplinare se reduceau la observaţii sau mustrări. Încă o explicaţie pentru această realitate ar fi următoarea: întrucât serviciul la bordul navei avea o durată între patru şi cinci ani, cadrele şi marinarii aveau timp suficient să se cunoască reciproc. Şi cum întotdeauna subordonaţii sunt cei cărora nu le scapă nimic din comportamentul şi obiceiurile şefilor, orice nouă serie de marinari sau elevi venită la bord era pusă în temă de către cei mai vechi asupra pretenţiilor fiecărui superior şi lucrurile mergeau bine. Uneori încălcarea regulilor de comportare la bord îmbrăca forme hazlii. Desigur, măsurile severe nu se mai aplicau, folosindu-se cu aceeaşi eficacitate puterea cuvântului.

La începutul lunii iunie a anului 1914, bricul avea la comandă pe locotenent-comandorul Emil Oprişan. Încep cu regularitate ieşirile în mare pentru antrenarea echipajului şi cunoaşterea coastei româneşti. În acel an, deşi sezonul de-abia începuse, era totuşi o zăpuşeală ca în luna lui cuptor. Nici cunoscuta briză nu se simţea, aşa că nava şi-a început acest marş navigând cu maşina până departe în largul mării, în speranţa că acolo vântul va fi ceva mai darnic. După aproape o jumătate de zi de marş, maşina a fost oprită şi s-au întins velele. Acestea atârnau moi pe vergi, practic nava navigând în derivă. Programul de la bord continua normal, deşi căldura îi moleşise aproape pe toţi. Pe la orele 16 însă linia orizontului a început să se întunece. Puţin mai târziu, dinspre sud, vântul şi-a făcut şi el simţită prezenţa. „Mircea“ a prins deodată viaţă. Cerul se acoperea treptat, dar, ciudat, barometrul nu scădea nici măcar cu o diviziune. Desigur,

putea fi vorba de un capriciu al verii, totuşi pentru o mai bună siguranţă s-au luat toate măsurile de vreme rea. Mult mai repede decât se prevăzuse, întunericul a devenit deodată stăpân pe întreaga întindere a mării. Vântul s-a transformat în vijelie, iar rafalele unei ploi repezi de vară au început să răpăie pe velele bricului, umflate ca nişte baloane. Marea s-a umplut pe dată de creste albe, iar „Mircea", dus de puterea vântului, zbura ca o nălucă printre ele. Fulgerele despicau din ce în ce mai des zăbranicul cerului, iar zgomotul asurzitor al tunetelor îţi dădea senzaţia că toată această întunecime de sus, care se clătina parcă, urma să se prăbuşească în cazanul de smoală al mării. S-a dat imediat adunarea echipajului pentru strângerea velelor superioare.

Unul din marinari, pe nume Corcodel, luat la bord mai mult pentru talentul său de viorist decât pentru cel de matelot, când s-a ordonat „gabierii sus!", în loc să înceapă urcuşul pe scările sarturilor, a scuturat disperat din cap, spunând că mai bine mort decât acolo, sus, unde trăzneşte şi urlă „oraganul". Marinarii au rămas încremeniţi în faţa refuzului acestuia de a executa ordinul; aşa ceva nu se mai întâmplase în toată istoria Marinei.

Cum timpul nu permitea tărăgănări, şeful de echipaj a luat salamastra în mână cu intenţia de a-i stimula curajul. Comandantul intervine:

- Corcodel, urcă imediat în arboradă!

Cu ochii cât cepele şi tremurând din toate încheieturile, asemeni unui somnambul, marinarul nostru a făcut câţiva paşi dar... i s-au înmuiat picioarele.

- Aoleo, mamă! Oftă el uitându-se la urgia de sus şi închise ochii.

Situaţia era tragi-comică. Marinarii nu ştiau ce să facă: să pufnească în râs sau să-şi vadă de treabă.

Deodată o lumină orbitoare, urmată aproape instantaneu de „explozia" unui trăznet, învălui în întregime nava.

Când tunetul se stinse în hăul depărtărilor, Corcodel, făcându-şi disperat cruci cu dreapta, îşi îndreptă arătătorul stângii ca pe o suliţă către comandant şi bâlbâi:

- Trăzneşte-l Doamne pe el, că vrea să mă o...o...omoare!

De această dată toată lumea a împietrit. Dându-şi seama de gafa cumplită pe care o făcuse, Corcodel a lăsat capul ruşinat în piept şi aşa, şiroind de apă ca o paparudă, s-a îndreptat spre sarturi să execute ordinul.

Când colo, comandantul a izbucnit în râs; ca uşurat, tot echipajul a început să hohotească de se cutremura nava. Comandantul a ordonat apoi ca „eroul" să fie imediat înlocuit.

Velele au fost strânse în câteva minute, ca peste puţin timp să fie din nou desfăşurate, căci cerul s-a înseninat tot aşa de repede precum se întunecase.

Partea comică a întâmplării se consumase. Toţi se aşteptau acum ca muzicantul să fie încarcerat la puţul lanţului, iar după ce nava va fi ajuns în port să fie deferit organelor în drept.

Dar nu s-a întâmplat nimic din toate acestea. Echipajul a mulţumit tacit comandantului printr-o muncă şi comportare ireproşabilă, străduindu-se să-l ajute şi să-l facă pe Corcodel, cât de cât, marinar.

Însă acest artist neştiutor de carte, venit din cine ştie ce cătun al Moldovei, nu avea înclinaţii pentru o asemenea meserie bărbătească. Degetele lui negre, subţiri, nepotrivite şi stângace pentru manevrarea parâmelor, ştiau în schimb să pipăie corzile viorii cu atâta gingăşie, încât sub mângâierile arcuşului aceasta scotea sunete dulci şi molcome, atât de apropiate simţămintelor omeneşti, întruchipând ca nici un alt instrument dorurile şi aleanurile celor plecaţi pe apă.

Comandorul Emil Oprişan n-a vrut să lipsească echipajul de acele minunate clipe de destindere în care marinarii, prinşi bărbăteşte de umeri şi centuri, lac de sudoare, făceau să tremure puntea sub loviturile tălpilor lor desculţe, în ritmul de foc al sârbei străbune a cărei melodie se revărsa din lăuta lui Corcodel ca o cascadă.

În acele clipe – spunea maistrul Văleanu – scripcarul era de nerecunoscut. Plecat cu urechea pe cutia viorii, cu ochii închişi, cu un zâmbet încremenit în colţul gurii, părea că doarme. Dar văzându-i degetele care jucau pe corzile viorii, de parcă ar fi fost incandescente, îi înţelegeai adevărata chemare. Şi scripcarul... a rămas în continuare la bord.

A doua întâmplare s-a petrecut în anul 1925...

Intrase în obişnuinţă ca bricul, în afară de staţionările şi de trecerile ocazionale prin portul Sulina, să vină în mod special aici cel puţin de două ori pe an, pentru spălarea cu apă dulce de Dunăre a velelor, hamacelor şi a navei.

Sulina, care îşi mai păstra atunci unele particularităţi de porto-franco, mişuna de negustori ocazionali dornici să-şi desfacă repede şi fără încurcături mărfurile. Dând peste unul din aceştia, marinarii de pe „Mircea" s-au văzut în câteva clipe posesorii unui butoi de peste 100 litri de vin de Chios, cumpărat pe un preţ derizoriu. Cum l-au adus pe cheu, când l-au urcat pe bric fără să fie văzuţi măcar de un singur ofiţer sau maistru de bord, a rămas până azi o adâncă taină.

Dar partea curioasă abia acum a urmat: acest corp voluminos, ajuns la bordul bricului, a dispărut fără urmă. După câteva zile de la plecarea navei din port, marinarii şi-au pus „cumpărătura" la probă. Efectele nu au întârziat să apară; spre seară mai ales, apăruse şi câte un nas mai trandafiriu, şi câte o beretă aşezată într-un echilibru curios, pe ureche sau pe ceafă.

Comandantul navei, locotenent-comandorul Gică Dumitrescu, a înţeles că la mijloc nu este lucru curat. Drept pentru care presupuşii proaspeţi împrieteniţi cu Bachus au fost supuşi imediat la obişnuita probă olfactivă. Dar, ca un făcut, aceştia miroseau de la o poştă a ceapă, murături şi usturoi...

Comandorul a ordonat să se facă un control general pe bric. „Mircea" nu era o navă mare şi, dacă se aveau în vedere cabinele, careurile şi magaziile unde exista un control riguros şi unde nu avea acces toată lumea, locurile rămase disponibile pentru a ascunde ceva erau foarte puţine. Nu s-a găsit nimic compromiţător; nimeni nu era în cunoştinţă de cauză, toată lumea era senină şi nevinovată.

S-au ordonat alte controale, şi mai amănunţite; până şi cărbunii din buncăre fuseseră răscoliţi, dar tot nimic!

Măsurile drastice de supraveghere micşoraseră în bună parte numărul celor bine dispuşi, însă comandantul era convins că „sursa" nu se epuizase. De aceea nu a renunţat la hotărârea de a o descoperi; nu putea să lase lucrurile baltă, căci acest fapt ar fi putut constitui baza unor viitoare încălcări ale ordinei şi disciplinei la bord.

De aceea ordonă convocarea întregului echipaj la puntea centru. Vrând să dea discuției un caracter mai apropiat, mai intim, comandantul s-a urcat pe unul din uriașii colaci de pe punte și le-a făcut semn marinarilor să se așeze în jurul lui.

După ce le-a vorbit de multe alte lucruri legate de sarcinile și misiunile care reveneau navei școală, deci în primul rând lor, marinarilor titulari ai bordului, a ajuns și la chestiunea în cauză.

Problema a fost pusă deschis, fără ocolișuri. Le-a arătat în ce constă grava abatere de a consuma pe ascuns băuturi alcoolice la bord și care pot fi urmările neprevăzute pentru care ar răspunde în primul rând el, în calitate de comandant.

Le-a spus că nu a recurs la metoda unui interogatoriu sever tocmai pentru că îi cunoștea ca oameni cinstiți și are deplină încredere în ei. Căutând apoi ceva în caietul pe care îl avea la el, a făcut o scurtă pauză, neluând în seamă șoaptele și agitația abia stăpânită din rândul subordonaților.

Închizându-și caietul, semn că terminase treaba, și-a ridicat privirile spre ei și i-a întrebat:

- Ei, acum să-mi spuneți unde este damigeana sau... sticlele?!

Ca la o comandă, toți s-au ridicat în picioare.

- Nu toți! Zâmbi comandantul, plăcut surprins de gestul lor. Numai unul din voi. Hai, să te auzim pe tine, Barnea.

Roșu ca o sfeclă, gradatul în cauză de-abia a putut să bolborosească:

- Nu e damigeană, domnule comandant. E butoi.

- Cum...butoi? Ce spui? Și unde este?

- Nu vă supărați, dar stați chiar pe el...

Surpriza într-adevăr era mare. Greu, greu, dar comandantul și-a păstrat calmul și... s-a convins.

Butoiul fusese înfășurat cu două rânduri de parâme, perfect așezate, și nu se deosebea cu nimic de celălalt colac de parâme ca diametru, formă sau înălțime... Singurul indiciu care ar fi putut trăda ascunzătoarea era un furtun de cauciuc prin care se făcea „alimentarea", dar care, din prevedere, fusese și el bine camuflat.

În fața acestei ingeniozități, moş Antonio Rotta, pe atunci pilot al bordului, nu s-a putut abține să nu exclame, trăgându-şi o palmă peste frunte:

- Marinaro, eşti diavolo!

Comandantul nu a mai făcut nici un fel de investigații, cum şi prin ce metode au adus butoiul la bord, dar, aflând că tot echipajul contribuise cu bani la cumpărarea lui, a dat ordin ca vinul să fie distribuit la mesele de prânz în porții egale şi potrivite, chiar îndoit cu apă, întrucât era foarte tare.

Marinarii au fost fericiți că din toată încurcătura ieşiseră în mod onorabil, dar au înțeles că o a doua încercare nu trebuia să mai fie făcută, fiind convinşi că sfârşitul nu ar mai fi fost acelaşi. Şi apoi, cine ar mai fi avut obrazul să privească în ochii comandantului?!

Acum să cunoaştem şi alte aspecte ale activității şi vieții marinarilor de pe această corabie, înainte de a porni din nou împreună cu ea în lungile voiaje pe mişcătoarele drumuri albastre.

Una din cele mai grele munci pe bric era ridicarea ancorei. Această operație de virare (ridicare) se făcea cu ajutorul unui cabestan prevăzut cu opt manele acționate prin împingere, cu forța brațelor şi greutatea corpului. Închipuiți-vă o roată uriaşă de căruță, numai cu spițe, aşezată orizontal, pe butucul căreia lanțul ancorei, greu de sute de kilograme, se mişca o dată cu rotirea acesteia. Între spițe şi sprijiniți de ele cu piepturile, marinarii împingeau cu toată puterea, căutându-şi un sprijin cât mai bun pe tălpile picioarelor care lunecau în toate părțile pe puntea umedă şi rece. Această muncă de edecar storcea multă sudoare marinarilor, mai ales atunci când ancora se agăța între stâncile de pe fundul mării.

Nu o dată scăpând castanetele – acele dispozitive care nu permiteau învârtirea cabestanului în sens invers – marinarii au fost măturați şi aruncați în parapetul bordurilor de uriaşa forță de rotire a mecanismului.

Manevrele curente cu brațele, şcotele, murele şi fungile erau executate tot cu forța mâinilor. La fiecare manevră a velelor, parâmele groase de cânepă trebuiau trecute de nenumărate ori prin mâini, din care cauză palmele erau în permanență crăpate şi bătătorite.

Apoi urcarea în arboradă pe grilajele subțiri ale sarturilor, ca şi deplasarea în lungul vergilor, pe țapapii, se făcea anevoie încălțat. Trebuia să simți unde puneai piciorul, altfel riscul de a aluneca era foarte mare. Pentru că în orice moment exista posibilitatea unei manevre neprevăzute, echipajul trebuia să fie oricând gata de a urca în arboradă. De aceea, din primăvară până toamna târziu, în afară de ofițeri şi maiştri, toată lumea umbla desculță, şi nu rareori şi aceştia din urmă renunțau la încălțări. Pentru menținerea curățeniei şi protejarea punții se luau aceleaşi măsuri, indiferent dacă bricul se găsea în radă, în mare sau la cheu.

Întreținerea navei şi curățeniei necesitau zilnic ore întregi de muncă. Puntea lui „Mircea" era briciuită săptămânal. Briciuirea se făcea în felul următor: cu ajutorul pompelor şi al gheordelelor, puntea era udată cu apă de mare, apoi se presăra din belşug nisip fin. Trei rânduri de marinari, câte 12-14 în rând, dispuşi la distanță de 1-1,5 m cu câte o bucată de velă veche în mână, făcută sul, se aşezau în genunchi după ce îşi suflecau mânecile de la tricouri şi pantalonii. Ca să-şi protejeze genunchii, cei mai grijulii luau din timp grătarele de lemn de la scări şi tambuchiuri. Semnele şi vânătăile lăsate de acestea erau preferabile nisipului care, sub greutatea corpului în mişcare, intra adânc în piele, acționând ca un şmirghel. În spatele lor, aşezați tot în rânduri, urmau marinarii cu periile de paie fixate în cozi lungi; aceştia lucrau în picioare.

Capul formației imprima ritmul şi, ca într-un dans de operetă, mateloții, cu mişcări precise şi unduitoare, înaintau pas cu pas, nelăsând nici un centimetru de punte nefrecat cu periile. Tot în linie, dar ceva mai în spate, urmau marinarii cu raşchetele de cauciuc. Ei adunau pasta de nisip transformată într-o adevărată „frişcă" spumoasă, ajutați de marinari cu gheordele sau de furtunurile pompelor, care spălau cu apă ultimul firişor de nisip. La urmă veneau cei cu cozile-scule, asemănătoare cu cozile cailor, dar făcute din parâme despletite; ele absorbeau apa, lăsând lemnul punții alb ca o coală de hârtie şi aproape complet uscat. În timp ce o parte din echipaj lucra pe punte, ceilalți marinari făceau curățenie în compartimente sau furbişau alămurile. Toată această muncă făcea ca „Mircea" să exceleze prin curățenie. Totul la bord strălucea, iar pe

puntea bricului te puteai culca cu haine albe fără a exista riscul să te murdăreşti – şi acest lucru nu era o glumă, ci o realitate. Altfel viaţa la bord cu un echipaj supranumeros ar fi fost imposibilă. Şi apoi „Mircea" era o navă-şcoală, nu un... barcaz.

Privitor la hrănirea echipajului ar mai fi multe de spus. În primul rând „Mircea" – şi el nu era o excepţie – nu dispunea de nici un fel de instalaţie frigorifică. De aceea alimentele proaspete, în afara câtorva legume, se puteau păstra doar câteva zile. Carnea, spre exemplu, era ţinută la aer atârnată de pontili sau de sarturi. Pentru fructe sau brânzeturi proaspete exista pe punte, la bordul babord, un mic cheson din lemn de mahon cu plasă de aerisire, ridicat bineînţeles pe patru picioare, ca nu cumva apa de mare să ajungă la el. În bordul tribord se găsea un cheson de aceeaşi formă; el nu era altceva decât un coteţ pentru păsări. Pâinea proaspătă nu se putea păstra la bordul navei decât maximum trei zile, întrucât, din cauza aerului marin umed, mucegăia înainte de a se usca. Bricul nu dispunea de brutărie la bord, iar bucătăria avea posibilităţi reduse de a pregăti hrana, în raport cu numărul membrilor echipajului. Din acest motiv mesele erau compuse de obicei dintr-un singur fel de mâncare caldă, celălalt fiind preparat din alimente care nu necesitau fierberea. După trei zile de marş, pâinea era înlocuită cu galeţi.

Iată ce ne povesteşte maistrul Gheorghe Văleanu despre aceşti pesmeţi marinăreşti:

«Eram cu „Mircea" la Sulina şi fusesem înştiinţat că peste câteva zile urma să plecăm în mare, într-un lung marş de instrucţie. La primirea ordinului, comandantul navei m-a trimis imediat să comand circa 1500 kg de galeţi la o brutărie care era specializată în prepararea acestei „pâini" marinăreşti. Întrucât timpul era foarte scurt, trebuia să-l conving pe brutar să ne satisfacă cererea, altfel eram nevoit să plec tocmai la Galaţi, pentru că în Sulina nu era alt meşter priceput în aşa ceva. Brutarul a strâmbat din nas când a auzit cât de repede îi cerem marfa, dar când a văzut că nu mă tocmesc la preţ şi pe deasupra am mai scos şi o sticluţă de „Niculiţel" cu care venisem pregătit, s-a îmbunat şi am făcut târgul. Brutăria nu strălucea de curăţenie, dar o cămăruţă alăturată, a cărei uşă o deschisese, putea fi considerată în adevăr curată. În special

duşumelele mi-au luat ochii; erau albe ca o coală de hârtie. Fără să-l mai sâcâi cu vreo întrebare, l-am lăsat să-şi vadă de treabă, dar din curiozitate am rămas în brutărie.

Întâi şi-a cărat sacii cu făină la uşa cămăruţei, apoi s-a spălat într-un ciubăr mai bine de jumătate de ceas, după care şi-a schimbat hainele de pânză albă şi şorţul. Şi-a şters pentru a nu ştiu câta oară picioarele cu o cârpă şi a intrat în cameră.

După ce a răsturnat făina din doi saci pe duşumea – o făină albă şi frumoasă – a luat cu o cană mare, smălţuită, apă dintr-o putinică pe care o avea înăuntru, a pus în ea un pumn de sare şi puţină maia, le-a amestecat bine şi le-a răsturnat apoi în craterul pe care l-a făcut dintr-o singură mişcare a mâinii în muntele acela de zăpadă.

Aşteptam mereu să mai pună apă, dar aceasta a fost toată. A început frământatul cu mâinile, mai bine zis freca făina umezită între degete de parcă ar fi numărat bani.

Când toată duşumeaua s-a umplut cu un fel de solzi de cocă, a început frământatul cu picioarele. După două ceasuri de muncă neîntreruptă, aluatul ajunsese atât de tare încât nici piciorul nu se mai scufunda cu totul.

Brutarul? Era tot numai o apă! A acoperit aluatul cu o faţă mare de masă şi l-a lăsat aşa mai mult de un ceas, timp în care s-a spălat din nou; am tras câte o ţigară şi ne-am cinstit cu „Niculiţelul" care mai rămăsese. A luat apoi cuţitul şi a tăiat în lung hălci mari de cocă de câte 2-3 kg fiecare. Pe o masă acoperită cu tablă, a început din nou să le frământe. Mai bine zis să încerce să le alungească. Când a reuşit să le dea forma dorită, cu o îndemânare şi precizie de maestru le-a împărţit cu cuţitul în părţi perfect egale, pe care le-a aruncat în terezia cântarului în mod vădit demonstrativ, zâmbindu-mi pe sub mustaţă.

Fiecare bucată a fost luată din nou la frământat şi, apăsând-o cu amândouă mâinile şi rotind-o, până i-a dat forma unei ghiulele. Cu câte o lovitură de pumn care ar fi doborât şi un taur, ghiulelele au fost turtite şi transformate în lipiuţe uşor adâncite la mijloc, având un diametru nu mai mare de 15 cm. La fiecare le-a făcut apoi la mijloc, cu un beţişor, cinci găurele ca la zaruri.

Această ultimă operație fiind terminată, asemenea unor covrigi, galeții au fost băgați în cuptor și lăsați să se coacă pe îndelete.

După ce au fost scoși și s-au răcit definitiv, deveniseră complet imuni față de cei mai puternici și agresivi dinți.

Am plecat târziu. Între timp brutarul își luase munca de la capăt...»

Pentru a fi consumați, galeții erau sparți cu cavilele sau cu ciocanul, turnându-se apoi peste ei ciorbă, ceai sau apă. Fiecare membru al echipajului avea dreptul la trei galeți pe zi, un asemenea pesmet cântărind 150 grame.

Apa era însă problema cea mai serioasă care trebuia rezolvată pe navă. Toate cele cinci tancuri ale lui „Mircea" abia dacă luau în total 11 tone. De aceea, prețiosul lichid trebuia bine drămuit. Însăși operația de umplere a tancurilor în prima perioadă de activitate a bricului - înainte de 1900 - era foarte anevoioasă deoarece apa se aducea la cheu cu sacalele. Rația zilnică pentru un marinar nu depășea un litru, indiferent de funcția pe care respectivul o avea la bordul navei. Întreaga cantitate de apă era împărțită în trei părți egale, care se distribuiau la mesele principale.

După o masă - compusă în cea mai mare parte din alimente uscate cum ar fi galeții, scrumbiile sărate, afumăturile, brânzeturile, măslinele, la care se mai adăugau ceapa, usturoiul, murăturile etc. - cănița cu cele trei sute de grame de apă abia îi deschidea apetitul celui care o bea. Pentru a compensa cât de cât acest neajuns, fiecare marinar, la plecare, își înghesuia în chesonul său personal cât mai multe sticle cu apă.

Spălarea navei, a bărcilor, a velelor, inclusiv baia și igiena personalului se făceau numai cu apă de mare. Straşnică era baia cu apă din Marea Neagră, față de îmbăierile cu apă din Mediterana sau din Atlantic, unde salinitatea foarte mare făcea să se depună pe piele o crustă supărătoare de sare, care era înlăturată numai pe timpul staționării bricului în porturi.

Pe timp de furtună, la toate celelalte neajunsuri se mai adăuga și răul de mare. Acesta se făcea bine simțit, mai ales că „Mircea",

având un deplasament mic şi o siluetă suplă, avea ruliul şi tangajul foarte puternice.

În toată perioada cât „Mircea" a fost armat, condiţiile de muncă, odihnă, confort sau hrănire au rămas neschimbate. „Mircea" fiind o construcţie tipică de corabie (în totalitate din lemn, riguros compartimentată) orice modificare ridica probleme serioase, aşa că nu se putea realiza mare lucru în acest sens. Încercările de a-i instala un motor cu explozie în compartimentul maşini, care să acţioneze un generator de curent în scopul de a se asigura la nevoie 5-6 ore de iluminat, n-au dat rezultatele scontate. Motorul nefiind construit special pentru navă, ci adaptat prin modificări, mereu avea câte ceva. Pe lângă că pornea greu şi se oprea din senin, mai stropea şi din belşug cu benzină compartimentul, existând astfel în permanenţă pericolul de incendiu.

Din această cauză, ori de câte ori se făcea punerea lui în funcţiune, se opreau focurile de la căldări, iar „grupa de vitalitate" a navei trebuia să fie prezentă cu furtunuri şi gheordele, gata să prevină vreun necaz.

Butoaiele cu combustibilul necesar motorului erau ţinute pe punte, tot ca măsură de securitate. Însuşi transportul benzinei, în diverse vase, de pe punte până în compartimentul maşini, pe scări înguste, în timp ce nava se clătina, era o problemă. Dacă lucrurile mergeau bine, rămânea un marinar, prevăzut prin rolul navei, să-l vegheze până la oprire. Când motorul buclucaş a tuşit pentru ultima oară în viaţa lui, tot echipajul a răsuflat uşurat. I se luase o piatră de pe inimă,

La bric se punea mare accent pe ordine şi disciplină. Pentru o navă care, o dată plecată de la cheu, nu mai avea până la întoarcere nici o legătură cu uscatul - deoarece la sfârşitul secolului XIX telegrafia fără fir nu exista în nici o marină a lumii* - măsurile severe erau justificate.

Condiţiile aspre au contribuit însă la formarea şi consolidarea calităţilor morale şi fizice, atât de necesare oamenilor mării.

---

* În ţara noastră, primele experimentări se fac în anul 1905 pe navele comerciale şi în anul 1906 pe navele militare (n.a.)

Şi dacă astăzi marinarii de pe uriaşele nave comerciale sau de pe modernele nave de luptă - adevărate săgeţi zburătoare - sunt atât de competenţi şi desăvârşiţi în meseria lor, să nu uităm cât de mult datorăm înaintaşilor, care au ştiut să dea urmaşilor lor ceea ce ei au avut mai bun, mai preţios şi au învăţat cu preţul atâtor uriaşe sacrificii.

ÎN FURTUNĂ ŞI... DUPĂ

În numărul mare al anilor de serviciu, „Mircea“ a avut de înfruntat multe furtuni. Cele mai neaşteptate şi violente le-a întâmpinat însă în Mediterana şi mai ales în Marea Neagră.

Comandanţii de cursă lungă de pe navele engleze care ne-au vizitat porturile la sfârşitul secolului XIX aveau o părere foarte puţin măgulitoare despre marea noastră, evitând-o ori de câte ori puteau face acest lucru. Iată concluziile unanime consemnate în documentele vremii: *„It is not a sea, it is a boiler ready make explosion every moment!“* Adică: „Asta nu-i mare, ci un cazan gata să explodeze în fiecare clipă“.

Dar să ne oprim acum la una din încercările grele prin care a trecut „veteranul“ şi care merită să fie cunoscută.

Având la comandă pe căpitanul Sebastian Eustaţiu, iar ca secund pe locotenentul Pavel Popovăţ, în ziua de 18 mai 1888, la ora 6, „Mircea“ iese din portul Sulina şi se avântă în larg, fără a scăpa însă coasta din vedere. Deşi era o primăvară întârziată, totuşi, de această dată, timpul părea minunat.

Fiind vorba de o ieşire de maximum 2-3 zile de-a lungul coastei româneşti, între porturile Sulina şi Constanţa, s-au luat numai proviziile de hrană strict necesare pentru acel interval de timp, urmând ca, la nevoie, reaprovizionarea să se facă în oricare din cele două porturi.

A doua zi, vineri dimineaţa, nava se găsea în dreptul portului Constanţa, de unde, făcând volta în vânt, urma să se îndrepte spre Insula Şerpilor, ca apoi să intre în Sulina.

Spre seară nava ajunsese în dreptul Capului Midia. Puţin timp după miezul nopţii, mai exact sâmbătă, 20 mai, către ora 1, cerul s-a întunecat deodată, prevestind timp rău. După o scurtă acalmie, un vânt de nord-vest, de o intensitate neobişnuită, începuse să răscolească cer şi mare. Era o noapte de catran, la care nu întârzie să se adauge o violentă ploaie torenţială, transformată de vijelie într-o şfichiuitoare pulbere lichidă, purtată cu viteză ameţitoare peste hăuri şi creste înspumate. Cu un vânt de o asemenea tărie şi într-o direcţie

complet nefavorabilă, era imposibil ca nava să se poată retrage la adăpost spre Constanța deoarece, neputându-se determina punctul unde se găsea, exista pericolul punerii ei pe uscat. De aceea se hotărăşte să se ia drum de larg, întâi nord-est, apoi est. La ora 4 marinarii care trebuiau să intre în cart, încercând să iasă pe puntea lui „Mircea", au avut impresia că se găsesc într-o altă lume. Întuneric de iad, apocaliptic. Furtuna se transformase în uragan.

Valurile se sparg cu bubuit de tunet pe puntea bricului care scârțâie din toate încheieturile.

Prin borduri nava ambarcă masive pachete de apă. „Mircea" se înclină luând benzi de 35 de grade. Manevrele din arboradă, întinse ca nişte corzi, urlă lugubru. Apa pătrunde în toate compartimentele, atingând înălțimi de aproape un metru. Pompele nu mai pot face față.

Orice încercare de a urca în arboradă pentru a lega velele smulse de pe vergi este imposibilă. Marinarul de veghe din gabie s-a legat de catarg, fără a avea vreo posibilitate de a coborî. Cu eforturi supraomeneşti se reuşeşte ridicarea focurilor pentru a ține nava la capă, evitându-se ca aceasta să fie prinsă travers pe val şi răsturnată. Tempesta depăşeşte orice limite închipuite. Furtuna ține toată ziua, fără întrerupere. La ora 21, în plină noapte, se rupe bompresul de la a doua capelatură. După numai zece minute se rupe şi de la prima, căzând în mare cu focurile după el. O oră mai târziu, într-un bubuit asurzitor şi sinistru de trăznet, se prăbuşeşte pe puntea navei catargul din prova cu vergi cu tot, rupând în cădere sarturile din bordul tribord. Bărcile sunt făcute țăndări. Printr-un adevărat miracol, marinarul din gabie scapă cu viață. Cabina bucătăriei este smulsă şi începe să ruleze pe punte, sfărâmând în calea ei tot ceea ce mai rămăsese întreg. Gândul de a rămâne măcar o clipă pe comandă este de neînchipuit, pendulările catargului rupt şi ale vergii mătură totul în cale. Şi totuşi comandantul, ofițerul de cart, şeful de echipaj şi câțiva marinari pentru intervenții stau în jurul compasului etalon şi al telegrafului, în timp ce, puțin mai departe, pe punte, timonierul, împreună cu alți doi marinari, roteşte cu greu roata timonei.

Nimeni nu mai ştie de cât timp au rămas aceşti oameni țintuiți aici, pe punte, în plină bătaie a valurilor. Înghețați, cu părul şi bărbile şiroind de apă, cu hainele sfâşiate ajunse zdrențe fâlfâitoare, în

lumina palidă şi mişcătoare a felinarelor, par fantomele legendarului „Olandez Zburător". Însă hotărârea cu care aceşti adevăraţi bărbaţi înfruntă stihiile oarbe ale naturii dezlănţuite are în ea ceva măreţ, impresionant; fără să vrei, gândul te duce la un grup statuar de eroi.

O corabie minunată ca „Mircea", în mâinile unor asemenea marinari, nu putea să piară în furtună! Legaţi cu parâma de mijloc ca să nu fie măturaţi de valuri pe puntea devenită bazin de înot, mateloţii, împreună cu elevii, încep una din cele mai grele munci: demontarea tunurilor pentru a le arunca în mare şi degajarea sfărâmăturilor.

Ruliul şi tangajul puternic, combinate cu mişcările navei pe verticală, o dată cu ridicarea şi coborârea valurilor, îngreunează mult ţinerea echilibrului chiar atunci când ai un solid punct de sprijin. Puntea fuge de sub picioare, în jur totul se mişcă, este ud şi alunecos, iar pericolul de a fi lovit de sfărâmăturile care se rostogolesc te pândeşte în fiecare clipă. Munţi de apă se prăvălesc parcă din cer; ei nu se văd, dar se intuiesc, se simt. După scurgerea intervalului de timp măsurat în secunde de la spargerea ultimului val, este aşteptat următorul. Din clipă în clipă, acesta trebuie să sosească. Degetele se încordează spasmodic pe parâme asemenea unor gheare de vultur, spinările se încovoaie, capul este tras între umeri, picioarele caută sprijin, în timp ce senzaţia de gheaţă pe care ţi-o dă frontul de aer împins de uriaşele mase lichide îţi pătrunde în oase.

Chinul aşteptării este întrerupt de năprasnica lovitură care face să se cutremure nava. Copleşit pentru moment de forţa acesteia, „Mircea" se culcă gemând pe o coastă, în timp ce vârfurile vergilor piaptănă marea...

Bătăile clopotului de sub comandă se rostogolesc dezordonat şi sinistru în noapte, iar ultimul dangăt se pierde în hăul depărtărilor negre, tânguitor ca o litanie. Şi de-abia este miezul nopţii...

Bricul urcă acum din nou pe coama valurilor, aruncând apa prin saborduri în volbura clocotitoare. Urmează cele câteva momente de relativă acalmie, în care s-ar putea lucra, dar piuliţele buloanelor care fixează postamentul tunurilor pe punte sunt prea bine strânse. Mâinile au îngheţat, gurile cheilor nu mai nimeresc acolo unde

trebuie, muşcând mereu în gol, căci la bord totul se face numai pe pipăite.

Jos, în compartimentul maşini, situaţia este tot atât de grea dar... la antipod. Aici, vatra focului a devenit incandescentă. Aerul din micul compartiment frige, arde plămânii, iar flăcările luminează intens până şi cele mai ascunse unghere, mărind supliciul căldurii.

Dezbrăcaţi până la brâu, fochiştii aruncă în gura larg deschisă a cuptorului huila, lopată după lopată. Praful gros de cărbune, aşezat pe pielea scăldată de sudoare, a împrumutat ceva din elitrele chitinoase ale gândacilor. Pe obrajii şi spinările lor a apărut o adevărată reţea de canale, pe care se scurg picăturile noroioase.

Corpurile au atins un grad periculos de deshidratare, iar completarea apei pierdute se face numai parţial. Preţiosul lichid este băut cu înghiţituri mici, măsurate, deoarece rezervele de apă de la bord au scăzut simţitor din cauza maşinii care a funcţionat fără întrerupere de la dezlănţuirea uraganului. Trebuie făcută multă economie, căci nu se ştie când se va sfârşi această urgie.

Pe jos, zgura fumegândă, aşternută într-un strat gros, frige tălpile picioarelor prin pingeaua groasă a încălţămintei.

Şeful mecanic, legat la cap cu o pânză cândva albă, prin negreala căreia mai răzbat totuşi câteva pete ruginii de sânge - a fost rănit - ascultă atent, cu urechea (în acest vacarm!), bătăile pistoanelor, în timp ce cu ochii urmăreşte manometrul care joacă în apropierea periculoasei linii roşii.

Telegraful a încremenit de mult cu indicatorul la „Toată forţa înainte"; maşina trepidează rotind axul elicei cu toată puterea celor 160 de cai pe care îi are; dar nava este împinsă înapoi de furtună, ca o coajă de nucă, cu cel puţin două mile pe oră.

În compartimentele celelalte, munca pentru scoaterea apei este extenuantă. Din cauza înclinaţiilor de peste 40 de grade pe care le ia nava, felinarele se sting pe rând sau cad din cârligele lor de siguranţă în apa rece care face să le plesnească sticlele. În încăperi pluteşte un fum înecăcios, de ulei ars. Tromba de aerisire a fost astupată de mult, pentru ca apa să nu mai pătrundă în cazarmă. Spraiurile, tambuchiurile şi obturatoarele au fost şi ele închise ermetic. Aerul a devenit acum irespirabil.

Deşi toate condiţiile sunt propice răului de mare, totuşi acesta nu poate să-i îngenuncheze pe obişnuiţii săi tributari. Toată lumea munceşte.

Între timp întunericul de peşteră de afară s-a transformat într-o lumină crepusculară; ai zice că a început să se îngâne ziua cu noaptea, dar după ceasul bordului ne găsim în plină zi. Este ora 11!

Apare deodată o primejdie neînchipuit de mare. Corpul navei este ameninţat să fie găurit de propriile vergi şi catarge. Bompresul, cu armăturile lui de fier, este cel mai periculos. Fiind legat de navă prin cablurile de oţel ale straiurilor, sub acţiunea valurilor s-a transformat într-un adevărat berbec de asalt, care loveşte prova cu o forţă capabilă să dărâme şi zidurile unei cetăţi.

În această situaţie critică, acum, când loviturile fac să tremure corpul lui „Mircea", o gaură de apă înseamnă sfârşitul. Marinarul Zincu Sotir, tâmplarul bordului, un adevărat viteaz între viteji peste care însă pe nedrept s-a depus pulberea uitării, cere aprobarea ca, dintre toţi ceilalţi voluntari care s-au prezentat, să i se încredinţeze sarcina dificilă de a tăia cablurile care legau bompresul de navă, întrucât el era mai experimentat. Căpitanul Sebastian Eustaţiu are câteva momente de ezitare. Pe umerii săi apasă răspunderea celor aproape o sută de vieţi de la bordul navei, deci şi a voluntarului Zincu Sotir. Omul obosit din faţa lui, deşi matur, are înfăţişarea şi candoarea unui adolescent. Comandantul îl priveşte îndelung în ochi, ca apoi să-i strângă mâna în semn de aprobare.

Sunt momente dramatice. Dacă vreţi, de groază. Cu barda într-o mână, legat strâns cu o parâmă, Sotir începe lupta cu valurile pentru a se apropia de prova navei. Aici ciocanele de apă izbesc cu o forţă de neînchipuit. Şi, pur şi simplu, tâmplarul este catapultat pe platforma comenzii, ca apoi să se rostogolească în grătarul sabordului, prin care se scurge apa în mare. Uraganul face imposibilă respiraţia. Te sufocă. Pânza de apă sărată pulverizată, pe care vijelia o rostogoleşte cu o viteză de turbină, intră în ochi, în gură, în piele, în plămâni, peste tot. Vasul se înclină, se scutură, se ridică pe creste şi cade gemând în abisul apelor, în mari rotocoale de spumă.

Agățându-se cu picioarele, cu unghiile şi cu dinții de tot ceea ce mai era încă nesfărâmat, marinarul ajunge din nou la prova. Lucrează - dacă se poate spune aşa - mai mult sub valuri decât afară.

Ceasurile se scurg cu încetineala anilor, a secolelor. Toate încercările lui titanice nu par a avea sorți de izbândă.

Deodată, însă, bompresul cu tot păienjenişul parâmelor se desprinde de navă şi trece cu viteză pe lângă bordaj, dus de curent, rămânând undeva în pupa.

A reuşit!

Cu mare greutate marinarul este adus înăuntru, la adăpost. Este vânăt, înghețat, extenuat, sângerează peste tot, iar apa şiroieşte de pe el, îi iese din nas şi din gură ca dintr-un burduf găurit.

Un ceai fierbinte sau ceva asemănător ar fi fost potrivite într-o asemenea ocazie. Dar nu i se pot oferi decât câteva înghițituri de apă călduță, încălzită la feştila unui felinar; în schimb, dragostea cu care este înconjurat înlocuieşte toate celelalte.

Furtuna îşi continuă dementa-i dezlănțuire. Marea fierbe ca un cazan. „Mircea" gâfâie sub vela trinchetin şi randă, singurele rămase în folosință, ajutat de maşina care şi ea abia mai pufăie. Într-o asemenea situație menținerea navei cu prova în val este unica şansă de supraviețuire; a primi valurile din pupa este egal cu preludiul naufragiului. Începe să se fileze ulei, fapt care face ca deferlarea valurilor să se mai reducă oarecum. Deşi obosit şi flămând, echipajul se găseşte neclintit la posturi, gata să facă față noilor încercări.

Şi să nu uităm că majoritatea „mateloților" mai aveau ani mulți până la majorat, căci la bord era ambarcată „Şcoala copiilor de marină"!

Trei zile şi trei nopți a durat această încleştare între viață şi moarte. Patruzeci de nave mici şi mari şi-au găsit mormântul în abisul apelor în timpul acestui adevărat cataclism; „Mircea", însă, a rezistat. Trebuia să reziste!

La fel ca un părinte care ştie că de el depinde soarta fiilor săi, cu forțe pe care numai dragostea şi disperarea ți le pot da, învinge ceea ce era de neînvins!

Trecerea cu bine a acestei atât de grele încercări a spulberat pentru totdeauna afirmațiile scepticilor care considerau că românii nu erau făcuți pentru a deveni buni marinari.

Totodată „Mircea" atrăgea atenția lumii asupra noastră, câştigându-i astfel simpatia şi încrederea, iar acest lucru era deosebit de important pentru noi. Aveam nevoie de aceasta!

Cu bompresul şi catargul rupt, cu bărcile sfărâmate, cu velele sfâşiate, târând după el o lungă trenă de sarturi, parâme şi sfărâmături, cumplit de rănit dar învingător, asemenea unei arătări din altă lume, „Mircea" îşi face intrarea triumfală în... Constantinopol.

Aici este primit cu urale nesfârşite şi ovații de către populația oraşului-port şi de echipajele navelor pe lângă care trece. Vasele uriaşe din acele timpuri, care au rămas la adăpost şi n-au îndrăznit să înfrunte furtuna, se feresc cu respect acum din calea lui pentru a-i lăsa drum liber de trecere.

Aflând această incredibilă performanță a modestului bastiment românesc, sultanul Abdul Hamid se interesează îndeaproape de soarta navei-erou, îl felicită pe comandant şi dă ordin ca echipajul să primească asistența necesară, iar navei să i se facă reparațiile în arsenalul marinei otomane de la Cornul de Aur.

Iată Ordinul de zi dat la bordul bricului „Mircea" în ziua de 27 mai 1888, la Constantinopol, în urma acestei furtuni:

Ordin de zi

Cu ocazia furtunii ce s-a întâmpinat în Marea Neagră (21 mai), oameni şi elevi au fost la înălțimea datoriei lor, pentru care le mulțumesc şi pe care îi voi recomanda după cum merită, sigur fiind că de câte ori se vor prezenta ocaziuni de felul acestora, cu toții vor dezvolta aceeaşi energie şi curaj.

Dintre gradele care s-au semnalat mai mult a fost cel dintâi sergentul Nestor Gheorghe, pentru care voi cere, îndată ce va avea vechime, să fie avansat.

Sergenții Georgescu şi Budeanu; caporalii Zincu Sotir, Popescu Dumitru şi Oprea Stanciu; soldații Chiriloaie Trandafir, Ispas Petre, Teodorescu Gheorghe, Sandu Tănase, Ion Ion, Nicolae

Ghiță, Neagu Gheorghe și Logofătu Marin, care vor fi cu toții recompensați.

Elevii candidați Căplescu Mihai, Ionescu Hristea, Cruțescu Nicolae, Giorteanu Paul, Sevescu Paul, Biberi Constantin, Moisiu Dumitru, Vasiliu Gheorghe și Vasiliu Ion, care asemenea pe tot timpul furtunii și-au făcut datoria, stând la posturile lor, vor fi conduși în toate orașele-porturi având privilegiu a vizita muzeele, grădinile, teatrele și orice alte distracțiuni. Doresc ca aceștia să servească ca exemplu...

Semnalez asemenea serviciul adus în acest timp și de cei doi timonieri civili, Michele Lucovici și Anastase Leca, care și ei vor fi recompensați după cum merită.

1888,mai,27, Constantinopol

COMANDANTUL BRICULUI „MIRCEA"

Căpitan S. Eustațiu

Intrat în șantier, bricului i se fac reparații la punte, la bordaj (unde multe din plăcile de metal care căptușeau corpul navei fuseseră smulse sau deteriorate), este călăfătuit, iar arborada și greementul îi sunt înlocuite în mare parte.

Cum lucrările au durat aproape o lună, întoarcerea bricului în țară ar fi afectat programul elevilor-marinari. Partea a doua a planului de învățământ prevedea un marș în Mediterana. De aceea se cere dezlegarea să se facă aprovizionările necesare în Constantinopol și de aici să se ia drum direct spre sud.

În ziua de 22 iunie, primindu-se aprobarea din țară, călătoria este reluată după itinerariul stabilit: Constantinopol, Pireu, Navarin, Messina, Neapole, Civita-Vechia, Livorno, Spezia, Toulon, Barcelona, Palma de Mallorca, Alger, La Goulette, Malta, Caneea și din nou Constantinopol. Primul traseu - Constantinopol, Pireu, Navarin, Messina - a fost urmat fără greutăți, exceptând unele schimbări ale vremii mai ales în Marea Marmara și în Arhipelag.

Comandantul bricului, Eustațiu Sebastian, care fusese nevoit să cheltuiască aproape întreaga valută cu reparațiile făcute în șantierul din Constantinopol, de îndată ce nava a ajuns la Pireu se duce la Consulatul român din Atena și telegrafiază în țară să i se

suplimenteze cât mai urgent posibil suma necesară continuării marşului.

Neprimind nici un răspuns, hotărăşte să nu întrerupă călătoria, limitând însă cât mai mult posibil cheltuielile în porturile străine.

Această primă parte a marşului se remarcă mai ales prin numărul mare de întâlniri pe care marinarii noştri le-au avut cu marinarii ţărilor gazdă sau cu cei aflaţi în trecere prin acele locuri.

Al doilea traseu - Messina, Civita-Vechia, Livorno şi Toulon - se face în condiţii bune. Drumul spre ultimul port este însă mult îngreunat de o puternică furtună care a durat trei zile, obligând bricul să ţină la capă; de pe urma acesteia nava s-a ales şi cu unele stricăciuni, printre care ruperea bastonului focului de la prima capelatură.

Datorită tempestei, intrarea navei în Toulon s-a făcut cu o mică întârziere, în ziua de 26 iulie. În rada interioară a portului Toulon au avut loc demonstraţii şi întreceri între bărcile cu rame şi vele, organizate de către velierul românesc.

După terminarea reparaţiei făcute la bastonul focului, bricul pleacă spre Barcelona la 30 iulie, ca după două zile de navigaţie să ancoreze în portul respectiv.

Aici va staţiona până la 6 august. Între 6 şi 27 august sunt vizitate porturile Malta, Palma, Alger, Tunis, La Valetta, Suda şi Constantinopol, unde va ajunge la 3 septembrie. Viaţa, veşmintele şi obiceiurile pământului, specifice popoarelor musulmane de pe coastele nordice ale Africii, trezesc marinarilor români un justificat interes de a le cunoaşte cât mai profund.

„Mircea" va lua din Constantinopol drumul spre patrie în dimineaţa zilei de 4 septembrie. După două escale scurte, una în Constanţa şi cealaltă în Sulina, trei zile mai târziu „Mircea" ancorează în portul său de bază, Galaţi.

Peste tot, în porturile ţărilor unde a făcut escale, „Mircea" este primit cu onoruri pe deplin meritate şi într-un entuziasm general. Cunoscuţii îşi strâng cu căldură mâinile, rudele şi prietenii se îmbrăţişează, în timp ce soţiile, logodnicele şi mai ales părinţii îşi sărută încercaţii marinari citaţi pentru curaj şi bărbăţie în înalte ordine de zi şi care, între timp, au mai... crescut.

Aceasta a fost numai una din încercările grele prin care a trecut „Mircea". Să fi vrut el să demonstreze că stăpânirea de sine, curajul şi iscusinţa neînfricaţilor fii ai pământului românesc se întâlnesc şi în largul apelor? Neîndoielnic că da!

Viaţa avea să-i rezerve bricului multe alte confruntări grele, în care a arătat că întotdeauna a ştiut să iasă învingător.

În anul următor, noi serii de ofiţeri, elevi şi marinari în termen păşesc pe puntea bricului; primii pentru a se desăvârşi în meseria apelor, ceilalţi pentru a se iniţia.

Campania de navigaţie a anului 1890 cuprinde, ca de obicei, două părţi. În prima parte, 15 mai-15 iulie, bricul va naviga fără a face escale (cu excepţia porturilor româneşti) între Sulina, Odessa, Constanţa şi Varna; iar în a doua, 15 iulie-3 septembrie, va vizita porturile Varna, Sinope, Trebizonda, Batumi, Sukum-Kaleh, Sevastopol şi Eupatoria, realizând un ocol al Mării Negre în timp de 47 de zile, dintre care 28 de marş şi 19 de staţionare.

O dată cu primele semne ale apropierii primăverii anului 1891, sub comanda locotenent-comandorului Koslinschi Emanuel, bricul şi-a început obişnuita campanie de pregătire marinărească.

În luna martie, după retragerea sloiurilor, bricul va naviga pe Dunăre, apoi în Marea Neagră, între porturile Sulina, Odessa, Constanţa şi Mangalia, ca în a doua jumătate a lunii iulie să plece pentru 41 de zile în Marea Mediterană

În acest marş „Mircea" a făcut escale în porturile Constantinopol, Chios, Suda, Pireu, Salonic şi Constanţa. Participanţii la această frumoasă croazieră crescând ca număr, au făcut ca spaţiul de la bordul navei să fie riguros redistribuit. Printre ofiţerii care la acea dată erau ambarcaţi pe bric cu diferite funcţii s-au numărat şi căpitanul Cătuneanu Alexandru, locotenentul Ciuchi Constantin şi sublocotenentul Vlad Victor.

Un deceniu mai târziu, Cătuneanu a devenit o marcantă personalitate în urma cartografierii primei hărţi maritime româneşti a părţii de vest a Mării Negre. La rândul său Ciuchi va publica în anul 1906, în premieră, lucrarea *„Istoria marinei române în curs de 18 secole"*. Această scriere, deşi apărută într-un singur volum, dar cu un substanţial conţinut, a devenit astăzi cartea de referinţă pentru mulţi

istorici şi cercetători care şi-au ales ca obiect de studiu Marina României.

În ceea ce-l priveşte pe Vlad Victor, el este cunoscut de noi toţi din cărţile şcolare de limbă şi literatură română.

Spre deosebire de celelalte călătorii în labirintul Arhipelagului Peloponez făcute de „Mircea", despre care ne-au rămas puţine însemnări privind munca grea de la bord, întâmplările sau locurile unde s-au făcut escale - în ceea ce priveşte volumul informaţiilor referitoare la voiajul din anul 1901 acesta este unul mult mai mare.

Bogăţia şi veridicitatea acestor date adunate şi consemnate cu minuţiozitate într-un caiet personal o datorăm şi tânărului poet şi scriitor-marinar Victor Vlad. Înzestrat cu un fin simţ de observaţie şi multă sensibilitate, specifice adevăraţilor condeieri, notiţele sale făcute în cartul liber au astăzi valoare de document.

Dar tânărul nostru, înalt şi suplu, cu ten de creol, păr şi mustaţă de antracit, născut în Banat, în comuna Satu-Mic de lângă Lugoj, este nu numai un înzestrat poet în curs de afirmare, ci şi un pictor de mare talent.

Ca artist plastic, junele bănăţean va lăsa urmaşilor săi o adevărată frescă de mare valoare artistică şi istorică, compusă din peste 150 de imagini realizate în ulei, dar mai ales în culori de apă, reprezentând aspecte inedite din viaţa marinarilor, portrete pline de expresivitate ale localnicilor sau peisaje marine. Privind cu atenţie chipurile trudite ale bătrânilor hamali, pescari sau precupeţe din lumea porturilor, în care zâmbetul şters s-a ascuns undeva în spatele feţelor boţite şi doar licărul ochilor te încredinţează că ai în faţă fiinţe vii şi nu măşti de mucava, înţelegi cu câtă răbdare şi competenţă a reuşit artistul să redea interiorizarea acestor făpturi sărmane.

Peisajele mediteraneene din care nu lipsesc căsuţele albe, căţărate pe costişele abrupte ale munţilor ce se oglindesc în abisul de cleştar al mării, cu toată curăţenia şi abundenţa florilor ce le înconjoară, degajă acel parfum al sărăciei spălate şi „scrobite"... În caietul său cu note de călătorie, sublocotenentul Vlad Victor nu va uita să consemneze că *„viaţa grea a insularilor se datorează în primul rând menţinerii stăpânirii Imperiului Otoman decăzut şi corupt"*.

Între anii 1893-1894 îl găsim pe poetul-pictor avansat la gradul de locotenent şi ambarcat pe crucişătorul „Elisabeta". Cu această navă el va continua marşurile de instrucţie, vizitând porturile Odessa, Chios, Taranto, Ancona, Veneţia, Triest, Pola şi Constantinopol. Jurnalul său de însemnări va fi completat cu noi impresii de călătorie, dar în mod deosebit el va lucra la întregirea albumului cu imagini marine început pe „Mircea". Deşi din punct de vedere profesional ofiţerul se înscria în elita cadrelor marinei, dorinţa sa asiduă a fost aceea de a studia artele plastice şi anume pictura clasică, pentru care simţea o deosebită atracţie. El şi-a dorit din toată inima ca albumul cu acuarele marine pe care îl realizase în timpul marşurilor de instrucţie făcute la bordul celor două nave ale „Marinei de resbel" să ajungă pe masa de lucru a regelui Carol I. Era convins că, văzând suita de imagini din lumea apelor şi a porturilor, înţeleptul monarh îi va acorda o bursă de studii în Italia.

Visul însă nu i s-a împlinit. O cumplită boală de plămâni, ale cărei semne apăruseră cu un an în urmă, îl obligă să se debarce de pe crucişător pentru a urma un tratament adecvat, într-un sanatoriu din Germania.

Rezultatele terapiei fiind foarte slabe, se retrage în comuna natală pentru a fi îngrijit de mama sa. Boala avansează într-un ritm galopant. Cu tot tragismul situaţiei de care era conştient, nu se dă învins. Adunându-şi ultimele puteri, continuă să scrie şi să picteze. Poeziile sunt revăzute şi completate iar acuarelele retuşate acolo unde stropii sărați ai apei de mare întinaseră culorile.

În ziua de 3/15 mai 1896, în plină primăvară, când întreaga natură pulsează de sevă şi de viaţă, locotenentul Vlad, numărând cu puţin peste 25 de ani, va scăpa din mâini pentru totdeauna condeiul şi penelul...

La o vârstă foarte tânără comparativ cu poeţii şi artiştii consacraţi, lui Victor Vlad îi revine incontestabil meritul de a fi deschis drumul urmaşilor spre poezia umoristică născută din înţeleapta filozofie a ţăranului român. Totodată el este precursorul genului de proză *„Jurnal de bord maritim"*, precum şi al picturii maritime româneşti, fiind primul dintre artiştii noştri plastici (rămas

în anonimat) care a înfăţişat marea şi în alte ipostaze decât clasicele pete albastre văzute de pe plajă.

Pe tărâm literar, cea mai frumoasă şi gustată dintre poeziile lui, scrisă în curatul grai bănăţean - care de fapt i-a adus recunoaşterea ca poet naţional - rămâne poezia „Ăl mai tarie om din lume".

În toate creaţiile sale, folosind acelaşi stil umoristic, poetul ne dezvăluie cu multă înţelegere mentalitatea, temperamentul, mândria şi năzuinţele ţăranului român.

Din păcate, creatorul lui „Sandu Blejea Cojocaru" a fost lipsit de bucuria de a-şi vedea tipărită osteneala muncii sale, întrucât culegerea *„Poezii bănăţeneşti. Întocmiri"* a apărut după opt ani de la trecerea sa în nefiinţă.

Desigur, dacă într-o bună zi picturile sale marine, aceste bijuterii cromatice, care de peste un secol se odihnesc în vitrina unui modest muzeu regional, ar fi grupate într-un album de mare tiraj care ar cuprinde cele 150 de imagini din şase ţări şi peste 20 de porturi, cei care l-au studiat pe Vlad ca poet pe băncile şcolii îl vor cunoaşte acum şi ca pictor - de fapt adevărata sa pasiune şi chemare.

Viaţa scurtă a lui Victor Vlad-Delamarina - pseudonim adăugat numelui cu care şi-a semnat creaţiile - va rămâne pentru noi, urmaşii săi, un exemplu de muncă, dăruire, tenacitate şi dragoste de neam; iar pentru toţi cei care simt româneşte, „Ăl mai tarie om din lume"!

Ca orice voiaj al bricului „Mircea", şi acesta din 1891 în Arhipelagul Peloponez a fost plin de tot felul de greutăţi, peripeţii, dar şi de întâmplări comice.

O asemenea păţanie ca cea a locotenentului Dobreanu Gavril, medicul bordului, şi-a păstrat multă vreme savoarea în amintirile marinarilor. Iată, pe scurt, despre ce a fost vorba:

Pe timpul cât „Mircea" staţiona în Rhodos, pe lângă aprovizionarea cu apă urma să se facă şi o rezervă de alimente proaspete, în special legume şi fructe. Tânărul doctor, cunoscut de ofiţeri pentru gusturile sale rafinate în materie de artă culinară, s-a oferit să facă cumpărăturile necesare din piaţă şi din bazar. Desigur, centrul comercial şi turistic al Rhodosului de astăzi nici pe departe nu mai poate fi comparat cu cel de acum o sută şi ceva de ani. Pe atunci influenţa Orientului în ceea ce priveşte maniera practicării

comerțului era foarte pregnantă în aceste părți. Doctorul nostru, din păcate, era complet străin de obiceiurile împământenite aici. Arborând o figură de cumpărător blajin, timid şi nehotărât, s-a băgat singur în viesparul negustorilor ambulanți, care obişnuiau să-şi aducă clienții lângă coşurile şi tarabele cu marfă mai mult cu ajutorul mâinilor, decât cu al vorbelor. După câteva minute, doctorul, descheiat la veston, buzunărit, fără şapcă, tras de mâini şi de picioare, era dus pe sus, incapabil să opună vreo rezistență.

Ca să folosim expresia consemnată în Jurnalul Diviziei de Mare, „discipolul lui Esculap fusese pur şi simplu răstignit". Fără ajutorul energic al marinarilor care îl însoțeau, desigur medicul n-ar fi reuşit să scape cu hainele şi punga întregi din mâna acestui soi de negustori insistenți. Cum totuşi târguiala trebuia făcută, s-a recurs la ajutorul organelor de ordine.

Pentru acestea din urmă, asemenea reclamații din partea străinilor nu erau o noutate. De aceea doctorului i s-a dat pe loc un ceauş care să-l însoțească pe tot timpul cumpărăturilor. Reprezentantul legii, un zdrahon mustăcios cu fes şi cu iatagan, care pentru a se face ascultat folosea un gârbaci uriaş, pe care îl mânuia cu o îndemânare de adevărat maestru, s-a dovedit nu numai priceput în a tăia avântul insistenților negustori, dar şi un bun cunoscător al prețurilor şi calității mărfurilor, fapt care l-a ferit pe doctor să fie tras pe sfoară. Ca urmare a acestei întâmplări medicul navei şi-a câştigat celebritatea în întreaga marină, devenind peste tot cunoscut sub numele de Dobreanu-Rhodos...

Pe timpul staționării bricului în cele 6 porturi cuprinse în planul marşului au avut loc zeci de vizite oficiale la toate nivelurile, începând cu cele de palat, ministeriale, municipale şi terminând cu întâlnirile amicale dintre grupurile de marinari români şi străini. Drept urmare, întreaga activitate diplomatică s-a intensificat, fiind angrenați şi reprezentanții țărilor respective la activitățile protocolare organizate.

De fiecare dată „Mircea" a reuşit să-şi reprezinte cu cinste țara şi să arate străinătății, cum s-ar spune, pe viu, adevărata ei față.

Un mic exemplu. La Salonic „Mircea" primeşte la bord, în decurs de numai două zile, delegațiile ofițerilor de pe două cuirasate,

patru crucişătoare, un torpilor şi o fregată, aparţinând forţelor navale ale Italiei, Franţei, Angliei şi Turciei. Fără excepţie, toţi cei care au călcat puntea bricului au rămas foarte satisfăcuţi de tot ceea ce au văzut.

Contraamiralul Chénier, comandantul crucişătorului francez „La Fronde", în discuţiile purtate cu ofiţerii noştri în limba lui maternă, şi-a cerut scuze pentru puţinele cunoştinţe pe care le avea despre România.

Voiajul în Arhipelag apropiindu-se de sfârşit, în ziua de 22 august „Mircea" va ridica ancora, plecând spre patrie. O dată cu intrarea în Marea Neagră, „Mircea" este nevoit să întâmpine o furtună puternică şi vânt potrivnic din nord-est. Nava va ţine la capă 4 zile, reuşind cu greu să intre la adăpost în baia de la Balcic. „Mircea" ajunge în Constanţa în noaptea de 3 septembrie.

*

Începând cu data de 15 mai şi până la 24 iunie 1892 bricul va naviga în Marea Neagră, avându-l comandant pe maiorul Mănescu Constantin, iar după această dată pe maiorul Biberi Nicolae.

În acest interval de timp se va naviga în partea vestică a mării, între punctele Sulina, Constanţa şi Odessa, şi apoi în apropierea coastelor Crimeei şi în partea estică a mării.

La 1 iulie „Mircea" pleacă într-un lung voiaj în Marea Mediterană. Echipajul bricului este format din 9 ofiţeri, 79 marinari şi 16 elevi ai şcolilor militate din Iaşi şi Craiova. A doua zi bricul ancorează în Constantinopol, la Cornul de Aur, unde va staţiona 5 zile. În seara zilei de 6 iulie, trei dintre elevii ambarcaţi, nemulţumiţi de condiţiile spartane privind confortul, dar mai ales de programul aspru marinăresc, îşi îndeamnă colegii la acte de insubordonare în vederea obţinerii unor avantaje faţă de ceilalţi membri ai echipajului. Cum o asemenea comportare nu putea fi admisă pe o navă-şcoală militară aflată într-un port străin, s-au luat măsurile cuvenite. Drept urmare s-a constituit un consiliu de judecată care a hotărât trimiterea lor imediat în ţară cu o navă comercială, eliminarea din şcolile respective şi aplicarea unor pedepse privative de libertate de câteva luni.

La 7 iulie seara „Mircea" părăseşte Constantinopolul, străbate cu vânt bun Marea Marmara, ca la 8 iulie să fie în Arhipelag. Bricul va ancora în porturile Navarin, Brindisi şi Ancona.

La Ancona, comandantul navei, maiorul Biberi, este anunţat telegrafic să se întoarcă la Messina şi să aştepte instrucţiuni detaliate din ţară întrucât „Mircea", împreună cu „Elisabeta", urmau să reprezinte România la Serbările Columbiene. Ajuns la Messina pe 6 august, unde bricul va staţiona mai multe zile, ofiţerii pleacă spre Catania iar de aici pe vârful vulcanului Etna, pe care îl surprind într-o perioadă de activitate puţin obişnuită. În Genova „Mircea" ajunge la 21 august. Aici este o veritabilă paradă a coloşilor de oţel, o întrecere în etalarea puterii masive, cu vădite tendinţe de sfidare reciprocă. Practic „Mircea" se pierde printre cei 45 de mastodonţi ai flotelor marilor puteri ale lumii.

Locurile centrale pentru ancoraj sunt disputate asemenea logiilor de teatru. Rudele sărace se mulţumesc cu locurile periferice, stingherite oarecum să fie privite de sus, de la înălţimea punţilor acestor giganţi, care îi domină la propriu şi la figurat. Navele noastre s-au îndreptat demne spre punctele care li s-au stabilit prin plan. Eleganţa şi siguranţa cu care bricul face manevrele nu pot să nu fie remarcate de cunoscători.

În cadrul acestor manifestări, tradiţionalul concurs de bărci ocupa un loc central şi spre el era îndreptată atenţia tuturor.

Era, cum s-ar spune, competiţia în care marinarii îşi puteau arăta buna pregătire, forţa şi hotărârea, măiestria. Aceste concursuri îşi păstrează şi astăzi acelaşi farmec, aceeaşi preţuire de care s-au bucurat întotdeauna în decursul secolelor.

Pentru o navă mare, un cuirasat spre exemplu, al cărui echipaj depăşea în medie, la acea dată, o mie de marinari, selecţionarea echipajelor bărcilor de concurs nu constituia o problemă, avându-se posibilitatea să se aleagă cei mai dotaţi, adică unul dintr-o sută. „Mircea" avea la bord numai 95 de marinari, cu tot cu ofiţeri, deci situaţia era cu totul dezavantajoasă...

S-a dat semnalul de plecare în concurs; marea a început să clocotească sub loviturile puternice ale ramelor. Urale şi îndemnuri în toate limbile globului. Lupta este acerbă. Bărcile trec în viteză prin

fața navelor ancorate, fiind atât de apropiate între ele încât nici prin lunete sau prin binocluri nu se pot distinge pavilioanele de la pupa. Culoarea bărcilor - în majoritate albă. Uniformele trăgătorilor la rame, asemănătoare. Nelipsitele bărbi sau mustăți ale marinarilor sporesc iarăşi confuzia. Deodată, o barcă se desprinde de celelalte. Toți o aclamă convinşi că este barca navei lor. Dar, stupoare generală! Concursul îl câştigă barca nr. 1 a bricului „Mircea", condusă de şeful de echipaj Andrei Constantinescu, zis Mastela.

Plutaşii de pe Bistrița nu prea ştiau de glumă...

În drum spre țară, la întoarcerea din Genova, „Mircea" face o escală în insula Chios, una în Constantinopol, după care soseşte în Constanța şi apoi la Galați.

Programul de pregătire la bordul bricului se desfăşoară fără întrerupere. Toamna sosesc noi serii de tineri care urmează să învețe meseria de marinar. Se fac intense pregătiri teoretice şi practice.

În anul următor îl găsim pe „Mircea" la Sinope, Constantinopol, ca apoi, împreună cu „Elisabeta", să viziteze portul Odessa. În prima zi a lui septembrie, navele se reîntorc în țară.

Campania anului 1894 este şi ea bogată. În prima parte, între 15 mai şi 15 iunie sunt vizitate porturile Odessa şi Varna, iar la 9 iulie se trece prin strâmtori pentru a se începe peregrinările prin Arhipelag; de aici bricul se îndreaptă spre Taranto, Ancona, Veneția, Triest, Pola şi Constantinopol.

La 3 septembrie, abia întors în țară, bricul participă la tot felul de misiuni în cadrul activităților de toamnă ale flotei.

În ziua de 29 martie 1895 nava ridică ancora din portul Galați, sub comanda maiorului de marină Ion Coandă, cu destinația Kiel, unde, împreună cu crucişătorul „Elisabeta", urma să ne reprezinte la serbările inaugurale ale canalului cu acelaşi nume ce leagă Marea Nordului de Marea Baltică. Crucişătorul, tovarăşul său de drum, navă încă modernă, capabilă să dezvolte 18 noduri, urma să plece după 8 zile, pentru a se întâlni cu „Mircea" în portul cretan Suda. Se virează ancora. După vechiul ei obicei, Marea Neagră nu putea să-şi întâmpine oaspeții decât înfuriată. Pe „Mircea" furtuna îl ajunge prea târziu din urmă, de aceea îşi varsă tot necazul pe „Elisabeta", obligând-o să parcurgă distanța Sulina- Constantinopol într-un timp

de trei ori mai mare decât ar fi trebuit. Navele se reîntâlnesc la Suda, unde staționează câteva zile, apoi fac o escală în Malta, în cunoscutul port La Valetta. Următorul punct al itinerariului este Algerul. Mediterana însă se dezlănțuie din senin. Pe bric se strâng velele superioare şi se navigă numai cu cele de furtună. O săptămână întreagă durează acest marş dificil, care a impus nenumărate schimbări de drum.

„Elisabeta" ajunge la Alger înaintea bricului cu câteva zile, unde rămâne în aşteptarea acestuia. Velierul soseşte, nu staționează în Alger decât o singură zi şi pleacă împreună cu crucişătorul spre Gibraltar. După două zile de navigație, bricul ancorează în rada adăpostită de celebra stâncă a Gibraltarului, căci la acea dată portul propriu-zis nu exista.

Peste trei zile „Mircea" şi „Elisabeta", pe o vreme proastă, cu vizibilitate foarte scăzută din cauza ceții, ies în Atlantic. Oceanul îi întâmpină cu valuri uriaşe, vânt puternic de forța 9-10 şi un frig cumplit. Bricul intră în întregime cu bompresul şi teuga în valuri. Vântul nordic din prova este complet nefavorabil pentru drumul velierului. Se începe navigația în volte. Furtuna se înteteşte, îndepărtându-l mult de la itinerariul stabilit. Față de asemenea situație, se hotărăşte întoarcerea la Lisabona urmând să se aştepte ameliorarea timpului.

Pe timpul staționării în Lisabona, în ziua de 8 mai, comandantul bricului, maiorul de marină Coandă Ion, împreună cu un grup de ofițeri, sunt primiți la palat de regele Portugaliei, Don Carlos, care se dovedeşte a fi foarte interesat de voiajul bricului „Mircea" şi de performanțele sale.

Deîndată ce schimbarea vremii se produce, bricul părăseşte portul îndreptându-se spre Freol, punctul de întâlnire cu „Elisabeta".

Crucişătorul îşi făcuse plinul de cărbuni în portul Vigo şi acum îl aştepta pe „Mircea" la locul stabilit, unde acesta soseşte la 11 mai. Ambele bastimente încep traversarea Canalului Mânecii pe o ceață groasă, care face imposibilă vizibilitatea la o distanță mai mare de câțiva metri. De la comandă nu se vede bompresul. Hula este foarte puternică. Traficul maritim în această zonă fiind mare, se iau toate măsurile de prevenire a abordajului. Atât „Mircea" cât şi „Elisabeta"

lansează încontinuu în văzduh „semnale de ceață" prin sirenă şi fluier. În cazul abordajelor, pentru toate celelalte nave situația era mult mai simplă. Societățile lor de asigurare plăteau pagubele, fiind vorba de condiții meteo grele, iar dosarul se clasa. Pentru navele noastre, însă, nici pe departe nu se putea pune astfel problema: ele reprezentau marina noastră, tot ce aveam mai bun la acea dată. Nu numai că navele trebuiau să ajungă întregi la Kiel, dar tot aşa erau aşteptate şi în țară. În consecință, se iau măsuri suplimentare. Pe lângă clopot, sunt folosite toate obiectele metalice de la bord, care prin lovire erau capabile să scoată sunete puternice. Vacarmul acesta, amestecat cu sunetele sirenelor, pune în gardă toate navele întâlnite. Fiind convinse că este vorba de o puternică escadră în marş, acestea fac tot posibilul să-şi schimbe drumul pentru a evita o eventuală coliziune care desigur ar fi fost catastrofă curată, cu toate asigurările lor... Întregul echipaj se găseşte la posturile de observare pentru a vedea cel mai mic semn care să indice apropierea de coastele Angliei şi a se descoperi intrarea în port. Nici un instrument de navigație nu mai este util, în afară de compasul magnetic. Orientarea se face acum mai mult pe baza simțurilor, căci radarul avea să se nască abia peste o jumătate de secol.

Cu toate greutățile întâmpinate, se intră cu bine în portul Dormouth. După o scurtă escală, la ora 16, „Mircea" pleacă tot primul pentru ca, a doua zi, să ridice ancora şi „Elisabeta".

O dată lăsat în urmă pasul Callais, începe navigația în Marea Nordului. Navele româneşti, încă de la plecare, se rătăcesc în ceața groasă şi se reîntâlnesc mult mai târziu, pe neaşteptate, atunci când aceasta s-a ridicat brusc. Evenimentul este salutat şi trăit într-un stil specific marinarilor noştri. Iată cum este descrisă întâlnirea navelor de către comandorul C. Mănescu, pe atunci elev la bordul crucişătorului:

«La razele soarelui, pe această mare depărtată, fețele tuturor strălucesc de bucurie şi mulțumire sufletească. Cei care s-au îndoit de noi, cei care au bârfit că nu suntem în stare ca țara să ne trimeată atât de departe, să-i ducem pavilionul prin aceste locuri, n-au decât să şadă cu botul pe labe şi să-şi înghită veninul.

Noi dăm goană lui „Mircea", el nu mai e decât la vreo trei sute de metri depărtare. Deodată oamenii de pe „Mircea" se urcă în catarge alergând prin sarturi şi răspândindu-se pe vergi ca veveriţele...

Domnul comandant secund ordonă ca, iute ca fulgerul, să facem şi noi aceeaşi manevră.

Când bastimentele române erau unul în dreptul celuilalt, cu pavilioanele fâlfâind mândru în soarele primăverii de nord, cei din sarturile lui „Mircea" strigară: Ura! Trăiască România!

Cu putere le răspundem şi noi, iar adierea vântului culese strigătele noastre spre a le duce către acele ţărmuri unde puii de români pătrundeau pentru prima dată».

„Mircea" şi „Elisabeta" se apropie de coastele Olandei şi Germaniei. La 21 mai, o dată cu venirea fluxului, ele intră în portul Wilhelmhaven pe care îl salută cu 21 de salve de artilerie. După 5 zile de aşteptare, în sunetele fanfarei, navele româneşti părăsesc portul îndreptându-se spre Danemarca. Se trece prin strâmtorile Skagerac şi Kattegat, iar la 28 mai navele intră în Copenhaga, unde timp de aproape o săptămână echipajele vizitează portul şi împrejurimile.

„Elisabeta" se îndreaptă spre Kiel; „Mircea" face o escală la Hamburg, apoi soseşte şi el la locul serbării, unde erau ancorate 70 de nave mari de luptă de pe diferite continente şi 180 de iahturi, în afară de numeroase vase de pasageri, nave auxiliare, şalupe şi bărci. La rândul său, marina de război germană era reprezentată de cele mai puternice şi moderne cuirasate, crucişătoare şi fregate pe care le avea în serviciu la data respectivă.

Organizarea festivităţilor, care au durat câteva săptămâni, s-a făcut în cele mai mici detalii - de la dineuri şi spectacole până la asigurarea transportului musafirilor pe apă şi pe uscat.

Un exemplu edificator: toţi marinarii din echipajele navelor străine au primit un număr suficient de bonuri cu care puteau lua gratuit, din locuri special amenajate (grădini), gustări, băuturi, tutun, cărţi poştale ilustrate, timbre sau bilete la concerte şi spectacole.

A fost cea mai grandioasă paradă a forţelor navale pe care a cunoscut-o secolul al XIX-lea. Pe navele româneşti au loc tot felul de

vizite protocolare. Datorită manevrabilității şi eleganței sale ieşite din comun, „Mircea", cu o parte din bastimentele celorlalte națiuni, a urmat iahtul guvernamental care a oficializat deschiderea canalului pentru navigație.

După închiderea serbărilor inaugurale navele noastre pleacă spre nordica Scandinavie, iar de acolo reiau drumul spre patrie. La întoarcere se vizitează porturile Amsterdam, Anvers, Portsmouth, Brest, Lisabona, Barcelona, Ajaccio, Messina, Constantinopol. La 16 septembrie navele ajung în Constanța.

Acest marş de 146 de zile, în care au fost vizitate 18 porturi străine şi în care s-au parcurs mii şi mii de mile, a avut o deosebită însemnătate pentru marinarii noştri, experiența acumulată fiindu-le foarte utilă mai târziu.

În afară de Jurnalul de bord al navei şi de rapoartele de mare, în care evenimentul este consemnat într-un stil concis şi sobru, marşul rămâne însă imortalizat şi sub alte forme. În presa românească şi străină apar tot felul de articole elogioase. Marşul este descris în amănunțime şi în diferite cărți, iar poeții îl cântă în stihuri.

Iată, mai jos, o poezie a căpitanului de marină I. Bălănescu-Danubian, dedicată lui „Mircea" cu această ocazie:

MIRCEA

- spre Kiel -

Uite-l iese-n zori de ziuă şi s-avântă înspre larg
Ca o lebădă uşoară, lunecând pe marea lină
Şi cu pânzele întinse, moi ca o mătase fină,
Fluturându-şi mândru-n aer flamura de la catarg.
S-a pierdut în ceața zării, în întinderea pustie:
Drumu-i lung şi marea veşnic răscolită şi nebună,
A-nfruntat bătrânul toate, vânturi, ploaie şi furtună,
Dar a dus străinătății... salutarea României.

Una din cărțile cele mai complete în care este descris acest voiaj a fost scrisă chiar în perioada respectivă de către un participant la evenimente, ambarcat pe crucişătorul „Elisabeta", anume căpitanul Constantin Mănescu, şi se intitulează „De la Galați la Kiel".

De o deosebită valoare documentară privind marşul de 146 de zile al bricului „Mircea" la Kiel rămâne scrisoarea comandantului

său, maiorul de marină Ioan Coandă, adresată mamei sale, din Wilhelmshaven, în ziua de 28 mai 1895. Scrisoarea a fost publicată într-un număr special al revistei „Marea Noastră", în luna februarie 1940, la moartea celui care a fost contraamiralul Coandă pentru marinari şi bunicul marelui savant din domeniul aeronauticii, Henry Coandă.

Scrisoare adresată scumpei sale mame:

Wilhelmshaven, 1895, maiu

Mult iubită maman,

În durerea ce am fiind departe de tot ce'mi este mai scump, familia, scrisoarea D-tale mi'a făcut o bucurie de nedescris; niciodată nu m'am îndoit de interesul ce'mi porţi şi la rându-mi ţi'o certific cu lacrimile care îmi curg în momentul de faţă, gândindu-mă la Dvs şi la copilaşi, ca să fii sigură de întregul meu devotament.

Fiind sigur că te interesează să ştii cum am întreprins călătoria mea până aici, mă încerc s'o descriu în câteva rânduri.

După cum v'am telegrafiat, în noaptea Paştilor, după ce mai întâi am ciocnit ouăle roşii cu soldaţii şi ofiţerii şi pe care Elena mi le preparase la plecare, la orele 1 noaptea am plecat la Constantinopole. Peste noapte vântul sufla tăricel, însă fiindu-mi favorabil am putut ajunge în 36 ore la destinaţie, de unde după o oră am continuat cu acelaşi vânt până la Suda, unde am ajuns după 96 ore neîntrerupte - acolo, din cauza timpului rău ce a avut „Elisabeta" în Marea Neagră, am stat 6 zile şi apoi am pornit la Malta, unde am ajuns pe timp frumos după trei zile. Aici a venit ELISABETA şi după o şedere de trei zile în care timp am fost foarte bine primit de ofiţerii englezi, am plecat pentru Alger. Pe la calea mai mult de jumătate timpul s'a schimbat în rău, astfel că, văzând că nu mai pot înainta, m'am oprit la un alt port, Philippeville, unde am aşteptat 3 zile până ce timpul s'a mai îndreptat şi mi'am urmat drumul spre Gibraltar cu o oprire de 3 ore la Alger. La Gibraltar, deşi vântul era tare, dar fiindu-mi favorabil, sburam pe valuri cu „Mircea" ca o rândunică şi cu ajutorul lui Dumnezeu am făcut şi acea traversare în mai puţin de 3 zile, cum nici nu mă aşteptam. După o şedere de 2 zile la Gibraltar şi profitând de acelaşi vânt, am ieşit în Atlanticul de Sud mergând ca fulgerul. În 24 ore am ajuns la

St. Vicent şi apoi am lungit coasta de Vest a Portugaliei cu un vânt moderat care apoi a căzut, oceanul însă era foarte agitat, peste noapte am avut o ceaţă destul de groasă, care a durat şi a doua zi, însă aceasta nu m'a împiedicat a merge tot înainte, astfel că trecusem cu vreo 250 km de la Lisabona când a început un vânt tare de Nord să sufle şi care mă împiedica mult, iar după 24 ore de luptă zadarnică, căci marea devenise furioasă, 7 metri înălţimea valurilor, astfel că „Mircea" dispărea cu totul în valuri, am fost nevoit, spre marele meu regret, să cedez elementelor naturii şi fiindcă nu aveam alt port mai în apropiere m-am întors la Lisabona, însă vă mărturisesc că aterisajul care l'am făcut a fost din cele mai îndrăzneţe pe o noapte cu fulgere, ploaie cu piatră şi nişte valuri enorme, cum nu mai întâlnisem până atunci în cariera mea; 48 de ore am stat nemişcat pe comandă şi vă mărturisesc că responsabilitatea vieţei atâtor suflete, 95, mă îmbărbătase, aşa că nu simţeam nici nevoia de a şedea pe un scaun, ceea ce de altfel era foarte dificil, căci nimic nu stătea în picioare. După ce am ajuns la Lisabona şi m'am scoborât la mine în salon, soba, mesele, dulapurile ş.c.l., toate erau trântite pe jos, iar în cabina de culcare, saltelele ajunseseră pe sub pat. În fine, un infern - dar mare satisfacţie am simţit în urmă, după o luptă atât de neegală faţă cu micimea vasului meu. Acolo am fost bine primit şi invitat la palat de regele Don Carlos al Portugaliei.

După 4 zile am plecat din nou pentru Ferrol şi nici atunci n'am scăpat, tot mi-a tras un frecuş în dreptul Capului Finister în timp de 10 ore în aceleaşi condiţii, dar, în fine, după trei zile, am ajuns la Ferrol unde am găsit în port şi pe „Elisabeta" cu care după două zile am navigat împreună în cea mai dificilă parte a călătoriei în golful Byscaia, pe care am traversat-o în cele mai perfecte condiţiuni, pe timp admirabil şi marea, care la început era furioasă, s'a calmat şi astfel după 4 zile am ajuns la Dartmouth.

Ce poziţii superbe, Sinaia, civilizată însă, intrarea în port mai cu seamă era ceva feeric, pe o trecere nu mai largă de 60-100 m printre munţi de 2-300 m, verzi şi presăraţi de vile stil elveţian - loc de reşedinţă de vară a lorzilor din Londra. Neavând talentul de a descrie frumuseţile naturii, trec asupră-le şi continui. După 2 zile am

plecat de aici. Toată marea La Manche luată în lung - pasul de Calais şi Marea Nordului, în general, le-am parcurs în 94 ore de marş consecutiv; am avut numai timp frumos, astfel că în ziua de 20 Maiu am recunoscut intrarea în Yade (Wesser) şi seara pe la 5 ore am intrat în port. Aici unde nemţii ne comblează cu amabilităţi zilnic. Pentru a prezenta pe „Mircea" bine am intrat de alaltăieri în bazin şi l'am făcut demn de admirat ca curăţenie. Sper ca peste 6 zile să plec la Hamburg de unde în ziua de 8/20 iunie, făcând parte din suita Împăratului, să plec pe noul canal spre Kiel, Marea Baltică, unde vom ajunge în ziua de 9/21 iunie.

Astfel dar vedeţi că voiajul meu de ducere îl pot considera deja ca terminat, navigaţia ce mai am de făcut fiind de râu, ca Dunărea, dificultăţile sunt învinse şi mulţumită lui Dumnezeu scopul l'am atins.

Mă gândesc şi acum la momentele de închietudine ce aveam, studiind voiajul la Galaţi, când mi-aţi citit foarte bine, cu simţul de mamă, pe figură, grija mare ce aveam şi în adevăr că la epoca cea mai favorabilă a anotimpului un asemenea voiaj care reprezintă 9-10 mii de kilometri, traversând 9 mări şi înconjurând 9 ţări, nu era tocmai uşor de făcut cu un vapor de talia lui „Mircea", jucăria valurilor.

Icoana Sf. Nicolae ce o păstrez ca cel mai preţios cadou al D-tale nu lipsesc de a o privi şi rog pe Dumnezeu pentru a vă ţine pe toţi în plină sănătate până la mult dorita noastră revedere, care sper că va avea loc cam pe la finele lui august.

De la Kiel sper să plec la 11/23 iunie pentru Amsterdam, apoi Anvers, Portsmouth, Brest, Lisabona, Tanger, Barcelona, Ajaccio, Madelena, Messina, Salonic, Constantinopole, Constanţa şi în fine Galaţi. Am scris Elenei aproximativ datele unde să-mi scrie. Această scrisoare te rog împărtăşeşte-o şi lui Papa, şi lui Mişu, fiind deja o viaţă de 2 luni şi îmbrăţişându-i din parte-mi asemeni şi pe tanti Elise, Fănuţă, primeşte dragă mamă îmbrăţişările mele cele mai dulci.

Fiu devotat,
Iancu

După un marş de 146 zile, „Mircea“ şi „Elisabeta“ ajung în noaptea de 21 august în Constanţa.

Câteva săptămâni mai târziu, în ziua de 14/26 septembrie, întreaga ţară trăieşte un eveniment deosebit. După cinci ani de muncă asiduă are loc inaugurarea podului de la Cernavodă. La festivităţile dării în folosinţă a giganticului complex format din trei poduri - podul peste Dunăre, podul de inundaţie în baltă şi podul peste Borcea, care, luate împreună, însumează nu mai puţin de 4047,97 m - au participat regele Carol I împreună cu întreaga familie regală.

După sărbătorirea evenimentului, suveranul, însoţit de regină, principele Ferdinand, principesa Maria şi înalţi demnitari, au venit cu trenul regal la Constanţa. Aici au fost întâmpinaţi cu onorurile cuvenite de către marinari şi oficialităţile locale, după care înalţii oaspeţi au făcut o scurtă croazieră în mare cu crucişătorul „Elisabeta“, secondaţi de „Mircea“ şi de canonierele aflate în Constanţa.

La intrarea în port, în cursul aceleiaşi zile, regina Elisabeta, o prietenă şi admiratoare a bricului „Mircea“, urcă la bordul velierului pentru a afla de la ofiţeri şi marinari cum a decurs marşul la Kiel, pe care suverana îl urmărise cu grijă şi emoţie.

Plăcut impresionată de cele auzite, la plecare, sensibila regină cu vădite înclinaţii spre poezie, nu întâmplător semnându-şi creaţiile sub pseudonimul Carmen Silva, a scris în jurnalul de bord al navei:

„SĂ FIE MIRCEA CA RÂNDUNICA
ŞI ŞOIMUL DE MUNTE !“

Elisabeta

Anul 1895 marchează însă şi alte evenimente: ia fiinţă Serviciul de navigaţie fluvială şi imediat după acest pas se creează Serviciul maritim român.

Parcul de nave al primei societăţi de navigaţie se măreşte vertiginos, în numai câţiva ani de la înfiinţare. Şi iată că pe Dunăre, sub pavilionul nostru naţional, se află 12 nave de pasageri, 11 remorchere, 58 şlepuri, 14 tancuri şi 12 pontoane.

La mare ia fiinţă prima linie de navigaţie permanentă Brăila-Constanţa-Constantinopol, deservită de navele „Medeea“, „Cobra“ şi „Meteor“. Întrucât aceste nave sunt închiriate şi au în majoritate

echipaje formate din străini, „Mircea" trebuia să-şi intensifice activitatea, să poată asigura necesarul de marinari în cel mai scurt timp, pentru ca navele să fie preluate efectiv de către statul nostru. De aceea, la bordul lui pregătirea se face zi şi noapte; se pune un deosebit accent pe navigaţia în larg.

În anul 1896 se vizitează din nou porturile Mării Negre, Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Bederecli şi Constantinopol.

Înainte de plecarea în acest marş - despre care s-au păstrat unele însemnări - întregul echipaj a făcut un intens antrenament privind navigaţia cu vele. Activităţile au început în a doua jumătate a lunii mai şi s-au continuat până la sfârşitul lui iunie. În luna următoare, iulie, „Mircea" participă, împreună cu celelalte nave ale Flotilei apte pentru navigaţie pe mare, la manevrele anuale.

Programul de pregătire este foarte încărcat. Se fac tot felul de exerciţii, creându-se astfel cele mai grele situaţii în care poate fi pusă o navă ce navigă izolat sau în formaţie, iar antrenamentele de tras la rame pe distanţe mari, în condiţii de mare proastă, s-au făcut cu regularitate atât ziua, cât şi noaptea.

Manevrele pe mare s-au încheiat cu tragerile de infanterie şi artilerie, la care s-au obţinut rezultate foarte bune.

La acea dată bricul era condus de maiorul de marină Barbieri Nicolae, având un echipaj format din 80 de oameni, dintre care 11 ofiţeri de punte, un ofiţer mecanic, un şef de echipaj şi trei amploaiaţi civili. Numărul crescut al ofiţerilor ambarcaţi în acest an la bordul velierului se datora faptului că, în luna iunie, Şcoala de aplicaţie a marinei scosese prima promoţie de absolvenţi.

Printre cei care de-abia cu două luni în urmă îşi cususeră la mâneci tresa de sublocotenent se numărau şi doi tineri veniţi de pe meleagurile Moldovei: Eugeniu Botez şi Ionescu Nicolae. Amândoi au fost elevii lui bădiţa Ion Creangă din Humuleşti, neîntrecutul şi inimosul dascăl din mahalaua Ţicăului a târgului Iaşi.

De la acest inegalabil maestru al condeiului, născut din popor, au prins poate dragostea pentru frumuseţea slovei cei doi tineri marinari.

Ionescu Nicolae, poreclit mai târziu Johnson, datorită părului său blond şi a perciunilor stufoşi pe care îi purta după moda

marinarilor englezi, mai fusese ambarcat pe bric cu şase ani în urmă, ca elev al Şcolii copiilor de marină. Eugeniu Botez făcea însă prima călătorie în străinătate la bordul bricului „Mircea". Acesta a fost marşul în care s-a născut cartea sa *„Jurnal de bord"*, premieră a acestui gen în literatura noastră. După mai bine de cincizeci de ani de la apariţia cărţii, Ionescu Johnson îşi va publica şi el amintirile în două volume sub titlul *„Însemnările unui marinar"*, din care bineînţeles nu va lipsi acest marş atât de interesant şi instructiv.

Este o seară caldă de vară cu o atmosferă apăsătoare, jilavă, dintre acelea prevestitoare de timp rău. Dinspre mare vin din ce în ce mai des rafalele unui vânt destul de rece pentru acest anotimp, care aduce cu el mirosul greu de alge putrede.

Mulţimea adunată pe cheul de lemn aşteaptă ca „Mircea" să ridice ancora. Plecarea bricului a fost stabilită pentru ziua de 1 august la orele 21, din portul Sulina, unde se găsea nava staţionată pentru aprovizionare. O amânare a ieşirii în mare cu o zi sau două ar fi desigur binevenită, dar acest lucru nu se poate, deoarece bricul este aşteptat la Kavarna de nava „Elisabeta", plecată din portul Constanţa cu două zile înainte. De aici navele se vor îndrepta apoi spre porturile de pe coasta sudică a Mării Negre.

Orice întârziere a lui „Mircea" poate fi un semnal de alarmă pentru cei de pe „Elisabeta" - mai ales în condiţii de furtună - deoarece la acea dată navele nu puteau ţine legătura între ele sau cu uscatul decât prin mijloace vizuale.

La ora stabilită, bricul se desprinde de la cheu în uralele sutelor de oameni şi în acordurile orchestrei de la cafeneaua centrală a portului, care a ţinut să fie şi ea prezentă.

Este un cadru propriu sfârşitului de veac XIX, pe care istoria nu-l va mai putea repeta niciodată.

De aceea, să încercăm să revedem imaginea Sulinei anului 1896.

Un conglomerat de oameni de cele mai diferite naţionalităţi şi profesii, dar în majoritate legaţi de comerţ şi de mare, discută cu însufleţire şi în contradictoriu, în jurul grătarelor cu mititei şi a halbelor cu bere, despre furtuna care se apropie şi despre corăbioara care se pregăteşte să o înfrunte.

Toți trăiesc din plin evenimentul. Până și angrosiștii au devenit specialiști în navigație...

Mica corabie românească, atât de cunoscută și îndrăgită, pleacă într-o noapte de vară din acest port liniștit cu viață patriarhală, departe, în pustietatea apelor.

Plecarea lui „Mircea" va lăsa un gol în inima celor de pe țărm, asemenea locului pustiu și trist rămas la cheu. Mulți dintre sulineni au copii, rude apropiate sau prieteni printre marinarii aflați la bordul navei-școală. De aceea urările de „drum bun" nu sunt de circumstanță, ci sunt făcute din toată inima. Se dau sfaturi cu voce tare, se fac glume...

Un bătrân pilot al cărui nepot este în primul an de serviciu pe bric, după ce le-a dăruit marinarilor o frumoasă cutie de tablă plină cu tutun turcesc, glumește cu ei pentru a înviora atmosfera. Printre altele, îi povățuiește foarte serios ce să facă pe timp de furtună.

- Măi flăcăi, nu stați niciodată cu dosul dincotro vin valurile și să aveți întotdeauna pantalonii bine legați, să nu care cumva să intre apa în voi...

- Lasă, lasă, moșule, n-avea dumneata grijă! intervine un gradat pricepându-i tâlcul sfatului. Au mai trecut ei prin dintr-astea și știu să strângă la timp din ce trebuie...

Toți știau însă că în spatele acestei veselii pe care se străduiesc să o întrețină se ascund temeri, griji și speranțe.

Niciodată sărbătorirea plecării în cursă a unei nave nu se poate compara cu întoarcerea ei. Despărțirea este un conglomerat de nostalgie, speranțe și griji. Revederea înseamnă trăirea deplină a bucuriei. Este o împlinire...

„Mircea" la rândul său salută cu fluiere lungi de sirenă pe cei care rămân, după care face un rondou larg și își îndreaptă prova spre mare.

Puțin mai târziu bricul iese din apele bătrânului Danubiu, luând în piept talazurile înalte ale Pontului Euxin. Luminile palide ale portului așezat la locul de îngemănare a Dunării cu marea au rămas undeva în urmă. Doar razele gălbui ale farului reușesc să călăuzească corabia în drumul său, străbătând cu greu depărtările.

Pe mare domneşte o întunecime rece şi apăsătoare. Vântul este puternic iar valurile foarte mari. Lumina orbitoare a fulgerelor sfâşie din când în când întunericul de genune, care se închide apoi la loc, asemeni unei cortine, în huruitul îndepărtat şi rostogolitor al trăznetelor. „Mircea" urcă şi coboară dealurile şi văile deşertului de apă, cu ambiţia călătorului care vrea să ajungă cu orice preţ la destinaţie. Din cauza vântului transformat în vijelie, catargele vibrează încontinuu. Se strâng velele superioare, fără însă ca viteza de înaintare a navei să scadă prea mult. Întregul echipaj este la posturi. La lumina slabă a felinarelor se lucrează intens, dar pe tăcute. Fiecare matelot ştie cu precizie ce are de făcut. La aproximativ o oră după miezul nopţii începe o ploaie densă şi rece. Apa dulce care se scurge de pe catarge şi vele se amestecă pe obrajii marinarilor cu cea sărată a valurilor care se sparg pe punte. Spre dimineaţă, ploile încetează. Departe, pe fundalul cenşiu al orizontului, se desprind sclipirile farului de la Kaliacra. După mai bine de două ore de navigaţie „Mircea" intră în golful Kavarnei, adăpostit de capul Kaliacra. Aici marea este liniştită. A sosit la timp. Crucişătorul „Elisabeta" îi iese în întâmpinare, urându-i prin semnale cu pavilioanele „bun venit!", după care se îndreaptă spre locul stabilit pentru ancoraj.

După o staţionare de aproximativ 48 de ore, timp în care s-a făcut aprovizionarea cu alimente proaspete din micul port Kavarna, în ziua de 4 august la ora 7, cele două nave au luat drum spre Est, spre Trebizonda. „Mircea" navigă numai cu velele. Direcţia vântului fiind schimbătoare, obligă bricul să înceapă navigaţia în volte, motiv pentru care navele nu vor mai putea merge împreună. „Elisabeta" îşi va urma drumul stabilit iniţial, în timp ce velierul va schimba capul compas potrivit împrejurărilor.

În continuare timpul se va dovedi foarte capricios. Astfel, în seara zilei de 5 august vântul va cădea de tot, pentru ca a doua zi să bată cu o furie neobişnuită, răscolind până în adâncuri marea.

Pentru a face faţă, „Mircea" va fi nevoit să se culce într-un bord sau altul, să se afunde cu prova sau pupa în volbura apelor, să urce sau să coboare după bunul plac al valurilor. Din fericire, însă, va ajunge în aceeaşi noapte în primul dintre cele cinci porturi unde urma

să facă escală. În radă este aşteptat de „Elisabeta", care a sosit cu aproape două zile în urmă. Velierul va ancora lângă crucişător, în faţa portului. Lipsa unui cât de mic adăpost natural sau amenajat face ca navele să joace în ancoră toată noaptea şi chiar în zilele următoare, căci, deşi vremea s-a îmbunătăţit, după furtună a urmat hula, cu legănatul ei exasperant. Greul totuşi a trecut.

Panorama orăşelului oriental desfăşurat mai mult pe verticală decât pe orizontală, cu căsuţele şi moscheile lui albe, risipite pe treptele stâncoase ale muntelui îmbrăcat în verdeaţa pădurilor de mirt şi de platani, are nu numai o notă proprie, dar şi o frumuseţe cu totul aparte.

Istoria acestei aşezări este foarte veche. În acest loc, în anul 750 î.e.n., oraşul Sinope întemeiază o colonie grecească ce se va dezvolta treptat, ca mai târziu, în Evul Mediu, să ajungă un important centru al Imperiului Bizantin. După ocuparea Bizanţului de către cruciaţi (1204), fiii împăratului Andronic I, Alexis şi David Comnenul, aveau să creeze aici Imperiul Bizantin de la Trapezunt, care a durat până în anul 1461, când a fost cucerit de turci.

Singurele mărturii ale trecutului îndepărtat au rămas doar ruinele albite de vreme, năpădite de iederă şi lăstari.

Marinarii vizitează orăşelul cu ulicioarele lui întortocheate şi strâmte, pieţele cu puzderia de prăvălii care se sprijină una de alta şi moscheile.

Peste tot întâlneşti cămile, catâri şi căluţi de munte care urcă sau coboară povârnişurile abrupte ale muntelui.

Casele cu ferestrele zăbrelite, înfăţişarea bărbaţilor identică cu aceea din gravurile de epocă, veşmintele femeieşti în care purtătoarele sunt înfăşurate de sus până jos, nelăsând vederii decât ochii, mâinile şi vârful picioarelor, obiceiurile şi comportarea oamenilor în general, îl fac pe străin ca dintr-o privire să înţeleagă că, de secole, aici totul a rămas încremenit.

În timp ce marinarii îşi continuă plimbările în oraş şi în împrejurimi, între comandanţii navelor româneşti şi autorităţile militare şi civile turceşti au loc schimburi de vizite oficiale.

La bordul crucişătorului şi al bricului vor veni guvernatorul general Kadry Bei şi căpitanul de port Mehmet Bei, iar la rândul lor

maiorii de marină Barbieri şi Kolinschi vor fi primiţi la palatul guvernamental.

După terminarea vizitei în Trebizonda cele două nave româneşti se vor îndrepta spre Platana, ca la 8 august să ancoreze aici.

Şi acest port îşi are trecutul legat de epoca de glorie şi decădere a Imperiului Bizantin şi a celui Otoman. Aceleaşi urme săpate în piatră stau mărturie a venerabilei sale vârste.

Platana beneficiind de acelaşi cadru natural plin de frumuseţe, ca de altfel toate porturile şi aşezările din această zonă, va fi vizitat cu mult interes şi curiozitate de către echipajele navelor româneşti. Pe atunci (1896) orăşelul-port era constituit din două cartiere: unul locuit de musulmani şi celălalt de creştini. Deşi aceste cartiere se găseau faţă în faţă, datorită credinţei şi obiceiurilor diferite fiecare îşi avea viaţa sa proprie.

Localnicii, aflând că la bordul bricului există un medic adevărat, au venit să-l roage pe echim* să-i vadă pe cei suferinzi.

Doctorul Bălteanu Constantin va începe de-acum să dea fără întrerupere consultaţii gratuite la bordul navei, pe ţărm sau la domiciliul bolnavilor. Farmaciile celor două nave, de obicei destul de modeste, erau de data aceasta bine aprovizionate cu medicamente, fapt care a permis să se facă solicitanţilor tratamente cât mai complete.

Când vestea despre existenţa acestui miraculos vraci modern s-a răspândit în împrejurimi, din cele mai îndepărtate cătune au început să sosească tot felul de pacienţi. După cum era şi normal, au apărut şi unele greutăţi. În primul rând trebuiau încălcate multe reguli şi precepte islamice. Spre exemplu, nu era uşor să convingi o femeie musulmană, pe tatăl, fratele sau soţul acesteia, că era imposibil să se facă un consult în gât cu faţa acoperită şi că degeaba ar fi căscat gura sau ar fi scos limba pacienta sub feregea, dacă medicul nu vedea nimic. Dezgolirea unei femei până la jumătate devenea o problemă foarte complicată. Scoaterea veşmintelor de pe părţile mai intime ale corpului declanşa un adevărat scandal, care nu o dată se solda cu

---

* Echim = doctor

renunțarea la consult. Aceeași repulsie o manifestau adepții credinței lui Mahomed față de vinurile tonice sau orice alt medicament alcoolizat...

... Și câte maladii n-ar fi putut fi astfel diagnosticate clinic de medic și tratate, scutindu-i pe bolnavi de suferință, dacă n-ar fi existat aceste prejudecăți! Intervențiile chirurgicale ușoare, medicamentele și sfaturile doctorului Bălteanu au făcut totuși adevărate minuni. Dar, spre regretul celor care mai aveau nevoie de tratament și a inimosului medic, consultațiile s-au întrerupt căci vasele au ridicat ancora spre a-și continua călătoria.

*

După o zi de marș, la 11 august, „Mircea" și „Elisabeta" intră în baia adăpostită de digul masiv și înalt al stâncilor de granit ale portului Vona.

După o străveche legendă născută pe meleagurile Eladei, în acest loc ar fi ancorat celebra corabie „Argos", condusă de iscusitul său căpitan Iason, care, împreună cu temerarii argonauți, au plecat în căutarea lânii de aur.

Una din stâncile promontoriului din apropierea micului port îi poartă numele. De când? Nu se știe... Dar acest amănunt dă o notă în plus de veridicitate acestei minunate povești care a reușit să-și păstreze frumusețea și savoarea peste milenii, până la noi.

Grupurile de marinari vor avea timp suficient să străbată în toate sensurile mica dar pitoreasca așezare de la poalele Munților Pontici. Vegetația foarte bogată, frumusețea locurilor și amabilitatea localnicilor îi impresionează plăcut pe vizitatori. Timpul, însă, trece totuși repede.

Următoarea escală a navelor este portul Samsun.

Spre deosebire de celelalte localități vizitate până acum, Samsunul a fost mai receptiv la influența europeană. Deși atmosfera generală este tot aceea a unei așezări orientale, în multe privințe, aici, vechile tipare ale vieții au fost înlocuite.

Poate tocmai datorită vederilor largi și mai puțin închistate ale multora dintre locuitorii acestui oraș - simpatizanți ai mișcării de înnoire a țării - Kemal Mustafa Atatürk l-a ales ca centru pentru

organizarea mişcării de rezistenţă în vederea luptei pentru independenţa Turciei.

La 19 mai 1919, Kemal Atatürk, împreună cu colaboratorul său, colonelul Ariff, după o călătorie dramatică pe mare, cu un vapor vechi şi în condiţii de furtună cumplită, a reuşit să scape de urmărirea navelor de război anglo-franceze şi să debarce la Samsun.

... Dar toate acestea se vor întâmpla peste 25 de ani. Deocamdată pe tronul Imperiului domneşte fără grijă suveranul Abdul Hamid al II-lea; Mustafa Kemal nu a împlinit încă 15 ani, iar în faţă avem necunoscutul...

Suntem, deci, în anul 1896, în unul din porturile Imperiului Otoman şi însoţim cu gândul navele româneşti venite în vizită în porturile turceşti în urma aprobării date printr-un firman special de către sultan.

Din Samsun mica escadră pleacă spre Sinope - decanul de vârstă al aşezărilor de pe coasta sudică a Mării Negre.

Străvechiul oraş întemeiat în secolul VIII î.e.n. de colonişti din Milet a cunoscut o mare dezvoltare în secolele II şi I î.e.n., când a fost capitala regatului Pontului. O dată cu trecerea secolelor oraşul-port îşi va pierde din însemnătate, intrând treptat în anonimat. Desigur acest fapt s-a datorat unui întreg şir de cauze. Printre ele este şi aceea a slăbirii potenţialului economic otoman ca urmare a descoperirilor geografice, a folosirii noilor căi de comunicaţie spre Americi, Indii şi Extremul Orient.În acest fel vechile rute maritime şi terestre care treceau prin teritoriile controlate de Imperiu şi-au pierdut din importanţă. În consecinţă, producţia şi comerţul autohton au scăzut. Mutaţiile pe plan economic, politic şi militar, se fac acum în ritm accelerat spre vestul Europei. Dezvoltarea de mai târziu a maşinismului, aplicarea noilor cuceriri ale tehnicii în construcţia şi propulsia navelor, în celelalte ţări - la care Turcia feudală este refractară - vor duce la înlăturarea ei definitiv din competiţie. Traficul comercial mult scăzut în porturile turceşti ale Mării Negre, şi nu numai în acestea, va apărea ca o consecinţă firească.

În cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, portul Sinope avea aceeaşi viaţă paşnică şi lipsită de activitate. Războiul Crimeei (1853-1854) îl va aduce însă din nou în actualitate şi în atenţia lumii,

dar nu datorită creşterii subite a traficului său comercial sau portuar, ci ca loc al unei mari şi tragice bătălii navale. Iată o scurtă prezentare a acestei confruntări armate pe apă, care se va adăuga la istoria zbuciumată a străvechiului port şi ale cărei urmări se vor şterge destul de greu în timp.

O dată cu începerea ostilităţilor între Rusia şi Turcia, o escadră a flotei ruseşti compusă din şase corăbii mari şi două fregate, sub comanda amiralului P. S. Nahimov, pleacă din Sevastopol spre Sinope, unde se găsea bazată flota turcă. Forţele navale staţionate aici şi aflate sub comanda lui Osman Paşa cuprindeau: 7 fregate, 3 corvete, două vase cu aburi, două vase de transport şi multe alte nave mai mici.

În ziua de 18/30 noiembrie 1853, la ora 12,30, flota rusă intră în rada interioară a portului atacând flota turcă, ancorată şi aşezată în formă de evantai chiar lângă cheul oraşului. Atacul s-a dat după metoda clasică, folosindu-se numai tunurile din bordul respectiv al navelor. Escadra rusă dispunea în total de 716 guri de foc, deci în situaţia de faţă se puteau folosi jumătate din ele, adică 358. Totuşi puterea de foc era foarte mare, deoarece greutatea unei singure salve cântărea 6053,20 kg.

Navele turceşti dispuneau de 472 de tunuri, din care puteau fi folosite tot numai jumătate; dar la acestea se adăugau şi tunurile grele ale bateriilor de coastă din forturi.

Aşezarea vaselor turceşti într-un dispozitiv atât de puţin inspirat şi defectuos, care a ecranat propriile baterii de uscat, a avut o mare influenţă asupra deznodământului luptei. După numai patru ore şi jumătate de canonadă, timp în care escadra rusă a tras 16.800 de proiectile, flota turcă a fost complet distrusă iar oraşul incendiat.

Singura navă care a scăpat a fost vasul cu aburi „Taif", comandat de căpitanul englez Adolfus Slave, cunoscut sub numele turcit de Muşaver Paşa, care de la început a părăsit locul luptei. Această scurtă dar cruntă bătălie i-a costat pe învinşi viaţa a peste 3.000 de oameni, distrugerea flotei şi în mare parte a oraşului. Pierderile ruseşti au fost minime. Ele s-au ridicat la 38 de morţi, 240 de răniţi şi uşoare avarii la câteva nave.

Zidurile de centură ale vechii cetăți Sinope mai poartă şi astăzi urmele adânci ale ghiulelelor ruseşti.

... Dar de la această bătălie, acum, în ziua de 19 august 1896, când intrăm cu navele româneşti în Sinope, port cu cea mai bună şi adăpostită radă din această zonă, au trecut 43 de ani. Viața şi-a reluat cursul normal. Dintre cei care au fost atunci martorii evenimentelor, mulți sunt acum oameni în vârstă sau au murit.

Acum acest port serveşte şi ca loc de exil pentru tinerii cu vederi progresiste, prigoniți de sultanul autocrat.

Crucişătorul „Elisabeta" salută pământul turcesc cu 21 de salve de tun, la care i se răspunde lovitură pentru lovitură. La cheu, comandanții noştri fac vizite guvernatorului general al oraşului şi al provinciei, Bekir Sedi Paşa Muti Şerif, şi comandantului militar Gelal Paşa. În oraş se aud peste tot melodii lungi şi tânguitoare, cântate din bizarele instrumente orientale. Este ziua de naştere a sultanului Abdul Hamid.

La ora 13 ofițerii români de pe ambele vase sunt invitați să ia parte la o recepție organizată cu această ocazie la palatul guvernamental.

La sosire oaspeții sunt întâmpinați la scară de către guvernator şi grupul său de demnitari şi ofițeri, toți în ținută de mare ceremonie. Momentul este imortalizat pe mai multe plăci fotografice, după care are loc întâlnirea propriu-zisă, cu discursuri elogioase de o parte şi de alta, felicitări şi tratații.

Pe timpul recepției, conform uzanțelor protocolare şi cerințelor Coranului, nu s-a servit nici un gram de băutură alcoolică, ci numai dulcețuri şi siropuri şi, bineînțeles, nelipsitul rahat cu apă rece.

Musafirii noştri, deşi nu erau familiarizați cu această avalanşă de dulciuri, au făcut tot posibilul să facă față situației.

După cum ne relatează în amintirile sale N. Ionescu Johnson, recepția a oferit un bun prilej tinerilor noştri sublocotenenți să se amuze copios pe seama şefilor lor. Iată despre ce a fost vorba:

La un moment dat în sală şi-a făcut apariția un servitor care purta într-o mână o tavă arhiplină cu rahat, iar în cealaltă o cupă mare cu apă şi un ştergar. După regulile protocolului, întâi au fost serviți comandanții navelor. Puțin stingherit, maiorul de marină

Kolinschi a luat cu mâna o bucăţică de rahat, a savurat-o pe îndelete, iar atunci când i s-a întins cupa a băut un gât zdravăn de apă, după care s-a şters dezinvolt la gură cu şervetul, bucuros că se descurcase. Pentru tovarăşul său, Barbieri, lucrurile au mers mai uşor, nefiind vorba decât de o simplă imitaţie. În continuare a fost servit Bekir Sedi Paşa. Acesta a luat cu dexteritate o bucată de rahat de pe tavă, a băgat-o în gură, apoi şi-a spălat nepăsător mâna în cupa de argint şi s-a şters pe ştergar. Ofiţerii tineri care erau de faţă au învăţat imediat lecţia. Când le-a venit rândul să fie trataţi, cu multă degajare au procedat identic ca Bekir Sedi, neuitând să zâmbească discret, în timp ce-şi spălau degetele în cupă, şefilor lor care tuşeau încurcaţi şi înghiţeau în silă...

Seara, guvernatorul, împreună cu notabilităţile oraşului, printre care se numărau câţiva doctori şi câţiva europeni veniţi din ţările vest-europene dar stabiliţi cu serviciul în Sinope, au dat un bal în cinstea ofiţerilor noştri.

Este destul de dificil să ne închipuim cum s-a desfăşurat această serbare, despre care avem informaţii foarte puţine. Cunoscând însă obiceiurile arhaice ale locului, poziţia femeii turce în societatea de atunci şi având în vedere faptul că haremurile erau încă în floare, iar purtatul voalului pe faţă obligatoriu, înţelegem că nu putea fi vorba de o reuniune antrenantă, cu muzică şi dans, dintre acelea cu care suntem obişnuiţi, deşi era, totuşi... un bal mascat.

Tangoul, valsul şi întreaga gamă a melodiilor cu ritm accelerat vor pătrunde în Turcia de-abia în al IV-lea deceniu al secolului XX, şi aceasta tot datorită lui Kemal Atatürk. El însuşi va învăţa să danseze, pentru a putea deschide balurile tineretului. Oricât de curios ar părea, învăţarea dansurilor europene moderne va avea un caracter de obligativitate nu numai pentru tineretul turc, ci şi pentru bătrânii demnitari.

Desigur, balul despre care este vorba s-a limitat la o masă bogată, în timpul căreia au fost prezentate dansuri orientale cu orchestraţia adecvată.

A doua zi oficialităţile din Sinope întorc, la rândul lor, vizitele comandanţilor navelor româneşti.

Cu o seară înaintea plecării bricului şi a crucişătorului, la bordul „Elisabetei“ a avut loc o recepţie dată în cinstea gazdelor.

De această dată este vorba de o recepţie ce se va desfăşura după uzanţele protocolare europene, dar cu specific românesc.

„Elisabeta“, navă nouă şi elegantă, care nu are decât opt ani de serviciu, a fost frumos aranjată şi pregătită pentru a găzdui întrunirea. Proiectoarele şi becurile puternice au fost aprinse din timp, iar ghirlandele şi florile cu care a fost ornat salonul îi dau un aer sărbătoresc. Orchestra vasului este la post. Mesele încărcate cu tot felul de preparate culinare ale renumitei bucătării româneşti, împreună cu ţuica de Văleni, vinurile de Cotnari şi Drăgăşani, îşi aşteaptă musafirii. Multe din interdicţiile Coranului au fost trecute cu vederea cu ocazia acestei recepţii. Guvernatorul general, ca, de altfel, toţi ceilalţi invitaţi, au arătat multă maleabilitate, dovedindu-se totodată buni cunoscători în probleme gastronomice, oameni de spirit şi tovarăşi plăcuţi la petreceri.

Cea mai bună dovadă că musafirii s-au simţit excelent a fost aceea că recepţia s-a încheiat târziu după miezul nopţii.

La plecare, Bekir Sedi Paşa a ţinut să mulţumească în numele său personal şi al celor care l-au însoţit pentru ospitalitatea deosebită a marinarilor români.

După strângerile călduroase de mână şi urările de drum bun, guvernatorul i-a asigurat pe marinari că această vizită făcută de cele două nave nu va fi uitată, ea fiind o plăcută amintire pentru locuitorii oraşului Sinope.

În zori „Mircea“ şi „Elisabeta“ erau departe în larg, în drum spre Benderecli.

Intrarea navelor în acest ultim port prevăzut în planul de vizite este primită de populaţie cu aclamaţii şi urale – lucru puţin obişnuit prin aceste locuri, dacă se are în vedere firea ponderată a musulmanilor. După acostare comandanţii navelor, însoţiţi de un grup de ofiţeri, fac obişnuitele vizite protocolare comandantului militar al portului, Hafiz Ferek Paşa, şi caimacanului, pentru ca a doua zi gazdele să fie oaspeţii marinarilor.

Hafiz manifestă o deosebită plăcere să stea în compania ofiţerilor noştri. El vorbeşte destul de bine româneşte întrucât a fost

de nenumărate ori în România. În timpul războiului din 1877-1878 a comandat Reduta nr. 2 a Griviței. Episoadele luptelor îi sunt vii în minte până la cele mai mici amănunte. A admirat sincer curajul, elanul şi buna pregătire a luptătorilor români. După căderea Griviței Hafiz Paşa a fost făcut prizonier şi trimis la Bucureşti, unde a rămas până la încheierea păcii.

Comandantul militar al portului Benderecli, ca dovadă a simpatiei şi amintirilor plăcute ce le poartă poporului român, a adus cu el paşaportul, o telegramă şi scrisoarea oficială primită de la colonelul Barozi (pe atunci şef de Stat Major al Armatei de operații) pentru a le arăta marinarilor. După cum singur mărturiseşte, nu va putea uita niciodată tratamentul uman pe care l-a avut în prizonierat. De aceea va păstra cu multă grijă aceste hârtii *„spre amintirea unor zile plăcute la inamicul de altădată, amicul sincer şi dezinteresat de azi“**

În intervalul de timp cât au staționat navele la Benderecli, echipajele au avut posibilitatea să cunoască cele mai frumoase şi pitoreşti locuri din regiune.

La plecare, aceeaşi mulțime de oameni era adunată pe cheu. Acest fapt i-a făcut pe marinari să înțeleagă că impresiile şi opinia lui Hafiz Paşa despre poporul dintre Carpați, Dunăre şi Mare, fuseseră cunoscute şi împărtăşite de locuitorii din Benderecli.

Înainte de a lua drum spre țară, „Mircea“ şi „Elisabeta“ vor face o scurtă escală în şantierul naval de la Cornul de Aur, pentru o revizie tehnică a crucişătorului. În acest fel se rezolva şi această cerință, fără a mai fi nevoie să se facă un marş special la Constantinopol, locul de andocare al navelor noastre până la darea în folosință a docului plutitor de la Galați.

La 31 august, navele fundarisesc ancora în portul Constanța.

Anul următor este rezervat navigației în Marea Neagră. În prima parte a perioadei de pregătire bricul participă, împreună cu „Elisabeta“, la lucrările de ridicare a hărții Mării Negre, în special a părții sudice, din zona litoralului românesc. În cea de a doua parte a campaniei se vizitează porturile bulgăreşti Varna şi Burgas. După

---

* C. Ciuchi – „Istoria marinei române“.

încheierea ciclului de pregătire, la bordul lui „Mircea" se țin examenele pentru acordarea brevetelor de ofițeri și specialiști. Marina comercială primește astfel noi serii de cadre.

Cele mai importante sarcini care au stat în fața marinei noastre începând cu anul 1897 (până în anul 1900) au fost prilejuite de lucrările pentru ridicarea hărții Mării Negre - Coasta României. Nelipsite din aceste operațiuni au fost echipajele navelor „Mircea", „Elisabeta" și șalupei „Rahova". În anul 1898 bricul este comandat chiar de locotenentul-comandor Alexandru Cătuneanu. La acea dată coasta noastră fusese puțin studiată. Din această cauză hărțile maritime, care se întocmeau ocazional, conțineau date sumare și imprecise.

Locurile periculoase sau bune pentru navigație (funduri mici, stânci, șenale navigabile la gurile Dunării, praguri, locuri bune sau nu pentru ancoraj, curenți și multe altele) nu se cunoșteau, fapt care îngreuna mult navigația în această zonă. Comandantul marinei de atunci, contraamiralul Ion Murgescu, îl însărcinează pe locotenent-comandorul Al. Cătuneanu, ofițer cu studii speciale de geodezie și astronomie, să înceapă aceste lucrări complexe de măsurători și calcul pentru hărțile respective. Statul nu dă însă nici un sprijin financiar sau material acestei inițiative a marinarilor, neînțelegând, din păcate, marea ei însemnătate. După multe tratative și mari insistențe, nu se reușește decât obținerea câtorva instrumente de măsurat de la Institutul geografic. În rest, absolut nimic!

Pe marinari însă indiferența forurilor superioare nu-i dezarmează. Din partea marinei se fac eforturi mari pentru procurarea materialelor. În atelierele acesteia, cu utilaje neadecvate și rudimentare, încep să se confecționeze cu migală aparatele și instrumentele de precizie necesare pretențioaselor operațiuni pe care le implică lucrările de ridicare a hărții Mării Negre. Dar răbdarea, perseverența, munca plină de dăruire pe care aceşti anonimi meseriași au depus-o luni de zile, sub directa conducere a lui Alexandru Cătuneanu, este încununată de succes. Instrumentele și aparatele au fost realizate la timpul stabilit și, chiar dacă nu erau la fel de aspectuoase ca cele produse de firmele de specialitate din străinătate, erau în schimb tot atât de precise. Apoi, la chemarea

comandorului răspund cei mai pasionați și competenți ofițeri de marină. Printre aceștia, în primul rând se numără ofițerii de la bordul bricului. Grupul viitorilor hidrografi este compus din căpitanii Vasile Iorgulescu și Anton Neagu, locotenenții Mihai Mihăilescu, Vasile Scodrea, Ionescu Johnson, Ilie Teodor și Eugeniu Stihi. Mulți dintre ei au devenit, mai târziu, remarcabili comandanți de nave, amirali, comandanți ai marinei, oameni de știință, scriitori.

Pentru măsurătorile hidrografice s-a lucrat din primăvară până în toamnă, zi-lumină, fără ca toată această activitate să fie retribuită în vreun fel.

După patru ani de muncă asiduă, lucrările iau sfârșit.

Harta este întocmită și prezentată în anul 1900 la Concursul internațional ținut la Paris. Victorie! Medalia de aur răsplătește strădania și priceperea topometriștilor și cartografilor români.

În această situație, când străinii au recunoscut meritele și s-au înclinat în fața competenței marinarilor români, reprezentanții noștri din Minister își depun în grabă semnăturile pentru... aprobarea editării hărții, realizată, peste doi ani, la noi în țară.

De la această dată marinarii români și cei străini vor naviga în zona coastelor României după harta întocmită sub îndrumarea locotenentului-comandor Alexandru Cătuneanu.

În anul 1929 hărții i se fac unele mici corecturi, datorită modificării în timp a adâncimilor fundurilor, prin depuneri, în special în zona gurilor de vărsare a Dunării. După actualizarea ei, aceasta rămâne în folosință până târziu, în jurul anului 1950. Numărul relativ redus al primelor exemplare tipărite, cele două războaie mondiale cu inevitabilele lor pierderi și distrugeri și apoi timpul, fac să se piardă urmele acestor hărți.

Suntem în anul 1975. Muzeul Marinei Române, printr-o fericită întâmplare, intră în posesia unui asemenea exemplar, folosit cândva pe vechiul bric „Mircea". Înainte ca prețiosul document să ia drumul laboratoarelor de restaurare, harta este trimisă la Direcția Topografică, pentru ca experții să-și spună cuvântul, fiind vorba de o piesă care aparține patrimoniului cultural al patriei. Harta ajunsese deci la fostul Institut Geografic din București, de la care, pe timpuri, marina luase cu împrumut câteva din instrumentele de măsurat

necesare realizării ei. În jurul acestei piese s-au adunat acum, plini de justificată curiozitate profesională, zeci de specialişti. Harta este cercetată cu ajutorul lupelor centimetru cu centimetru.

În încăpere s-a lăsat o linişte grea, asemănătoare cu aceea din sălile de operaţii. Târziu, încep primele schimburi de păreri; exclamaţii admirative se aud acum din ce în ce mai des. Minunată realizare, excepţională execuţie!

A trage cinci linii cu peniţa pe un milimetru liniar este într-adevăr de domeniul fanteziei. Dar surpriza nu şi-a spus încă ultimul cuvânt, căci ceea ce iniţial au fost luate drept linii nu sunt linii în accepţiunea cunoscută a cuvântului, ci lanţuri de puncte cu dimensiuni diferite. Acestea, luate în ansamblu, dau acel joc de umbre şi lumini care marchează înălţimile şi depresiunile reliefului coastei.

Aici părerile se împart. Aşa ceva este de-a dreptul imposibil de realizat! Desigur este vorba de o discontinuitate a liniilor datorată porilor hârtiei. Se aduc alte lupe, mai puternice. Capetele se apleacă pe rând asupra planşei îngălbenite şi scorojite, cercetând-o cu şi mai mare atenţie. Fantastic! Nu sunt porii hârtiei, ci... milioane de puncte făcute cu vârful peniţei!

Măsurătorile exacte pe care marinarii au reuşit să le facă pe mare şi pe uscat sunt transpuse pe această hârtie pergamentoasă cu o mare precizie şi cu o acurateţe rar întâlnită.

Concluzia specialiştilor este unanimă: *Harta Mării Negre, COASTA ROMÂNIEI - sub direcţia locotenent-comandorului Alexandru Cătuneanu, şi astăzi, după 80 de ani, merită medalia de aur!*

Alexandru Cătuneanu – aşa cum îl descriu Ionescu Johnson şi alţi ofiţeri care l-au cunoscut sau au lucrat cu el – era un marinar desăvârşit, foarte pretenţios, zgârcit cu laudele sau chiar cu mulţumirile adresate adesea subordonaţilor. Ca fizic, aşa cum apare din fotografiile de familie sau de grup, cu prietenii, poate fi considerat un bărbat înalt, subţire, cu trăsături ale feţei regulate şi o ţinută ireproşabilă. Fiind un ofiţer foarte cult, manierat şi spiritual, după părerea unanimă a camarazilor nu era tocmai indiferent sexului frumos.

Soția sa, o doamnă scundă, drăguță și inteligentă, i-a tăiat orice posibilă tentativă de a se apropia de admiratoare, învățându-l să... mănânce zilnic usturoi. Cu ocazia dineurilor sau a balurilor doza miraculosului panaceu fiind dublată, Cătuneanu a rămas un soț fidel toată viața.

La puntea dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, „Mircea" se găsea ancorat în portul Constanța. Aici lucrările de extindere, indiguire și modernizare a bazinului portuar și a cheurilor, începute în anul 1896, erau în plină desfășurare. Primele două luni ale anului 1900 s-au dovedit însă potrivnice ieșirii în mare a navei-școală. Înghețurile, ninsorile abundente și viscolele, s-au succedat într-o adevărată avalanșă. Marea, deși huloasă, a înghețat, transformându-se mai apoi într-o adevărată ciorbă de sloiuri.

La rândul său, mult mai anemică față de alți ani, primăvara a întârziat sezonul băilor care de obicei începea în a doua jumătate a lunii mai. Ploile dese și reci, care n-au lipsit, au reușit să strice cele câteva zile însorite, dar răcoroase.

Indiferent însă de capriciile vremii, bricul a ieșit în mare îndeplinindu-și misiunile. Printre acestea se număra și aceea de staționare, adică navă de gardă și supraveghere a zonei portului Sulina, sau de legătură între Insula Șerpilor și porturile de pe litoralul românesc.

Aproape săptămânal bricul pleca din Sulina sau Constanța, încărcat cu alimente, apă, combustibil, diverse materiale sau medicamente necesare grupului de marinari izolați pe insula stâncoasă, care asigurau întreținerea și funcționarea farului de aici.

Pe insulă exista doar o stație de radio-telegrafie; nemaifiind nici un alt mijloc de comunicație cu țara, navele erau singurele în măsură să asigure această legătură. „Mircea" fiind cea mai economică navă, folosind pentru deplasare doar vântul și, totodată, capabilă să răspundă oricând la solicitări, i s-a încredințat această misiune.

Într-una din zilele lunii iulie, în timpul unui asemenea marș Constanța-Insula Șerpilor, pe o mare nu tocmai liniștită, la o voltă în vânt în care bricul a luat o înclinare de peste 40°, sergentul Popândea, un foarte bun marinar, dar printre puținii care nu știau să înoate, este aruncat peste bord. Elevul de anul I al Școlii de marină,

Simata Ion, care era lângă el, răcneşte cât îl ţin puterile: *„Om la apă la tribord!“*, după care sare îmbrăcat în volbura înspumată. Imediat s-a dat alarma pe vas. Comandantul pune cârma bandă dreapta pentru a nu-i lovi cu pupa pe cei aflaţi în apă, în timp ce zeci de colaci de salvare sunt aruncaţi în mare. Baleniera este lăsată la apă în câteva minute, în plin marş al navei. Distanţa dintre colaci şi cei doi marinari este foarte mare, întrucât, navigând sub vele, „Mircea“ nu putea opri imediat. Dar, cum se întâmplă de obicei, toţi cei care nu ştiu să înoate bat dezordonat din braţe, reuşind să iasă măcar o dată la suprafaţă.

Din fericire elevul Simata l-a reperat imediat pe sergent. Cu un efort supraomenesc, ajunge la el şi îl prinde de guler înainte ca acesta să dispară în adâncuri. Menţinerea lui Popândea cu capul la suprafaţă pentru a respira, în condiţii de mare agitată, nu era o treabă tocmai uşoară. Deşi cel mai apropiat colac era la numai câţiva metri de ei, din cauza valurilor elevul Simata nu l-a văzut. În schimb a zărit un altul, mai îndepărtat. Ajuns la capătul puterilor, reuşeşte totuşi să se apropie de el şi îl apucă din prima încercare. Între timp baleniera a ajuns la ei. Aduşi la bord, amândoi vomită icnind apa cu gust de sare amară pe care o băuseră pe săturate.

Urmărindu-i cu atenţie şi văzând că şi-au revenit, comandantul navei, locotenent-comandorul Paul Rădulescu, i-a bătut prieteneşte pe umăr şi le-a spus: *„Aţi avut mare noroc! Iar tu, Simata...* Aici comandorul se opri, pentru ca, după o scurtă pauză, să continue: *Ai dat dovadă de mult curaj, deşi felul în care ai acţionat pe cont propriu putea să te coste viaţa şi să avem astfel doi marinari pierduţi.“*

Căznindu-se să zâmbească, sergentul Popândea răspunse în locul elevului: *„Îmi permiteţi, domnule comandant. Datorită lui Simata echipajul bricului a rămas întreg. Altfel în mod sigur eu n-aş mai fi putut răspunde prezent la apelul de seară...“*

Ca orice întâmplare mai puţin obişnuită, ea a fost mult comentată şi dezbătută pe la colţuri de întregul echipaj. După părerea unora nu i se dăduse importanţa cuvenită, ea fiind doar înscrisă în Jurnalul de bord al navei. Poate că se procedase aşa întrucât şi alţii

şi-ar fi avut partea lor de vină la această manevră cu ghinion. Totuşi volta în vânt nu se făcuse pe negândite...

Ceea ce îi râcâia cel mai mult pe suflet pe camarazii „eroului zilei" era faptul că Simata se alesese doar cu câteva bătăi uşoare pe umăr, însoţite de cuvinte frumoase, dar cu tâlc, spuse de comandant. În rest, echipajul a fost atenţionat cu o morală camuflată privind măsurile de siguranţă care nu fuseseră respectate în timpul manevrei.

În ziua de 17 august, „Mircea" este surprins de o furtună tipică Mării Negre, adică foarte puternică şi apărută din senin. Bricul, obişnuit cu capriciile acestei mări ranchiunoase, i-a făcut cu uşurinţă faţă. Datorită însă valurilor înalte venite la intervale scurte de timp, bricul a fost nevoit să navige cu teuga sub apă. După repetate solicitări îi este ruptă subarba coloanei bompresului. Pentru ca respectiva avarie să nu ia proporţii, slăbind şi celelalte legături, comandantul hotărăşte ca nava să intre în port pentru reparaţia necesară, urmând ca a doua zi să iasă în mare, mai ales că barometrul indica îmbunătăţirea vremii.

Înainte de răsăritul soarelui, în ziua de 18 august, „Mircea" se găsea în rada portului Constanţa. Dar, contrar aşteptărilor, timpul s-a înrăutăţit. Vântul tempestuos a reuşit ca, în doar câteva ore, să transforme marea într-un cazan clocotitor. Pentru siguranţă bricul şi-a strâns velele, fundarisind apoi ambele ancore şi ridicând totodată presiunea la căldarea maşinii. Departe în larg, navele comerciale mari au luat drum de capă, în timp ce suratele lor mai mici, aflate în apropierea ţărmului, au mărit numărul cheilor de lanţ la ancore. Două caicuri aflate în apropierea intrării portului sunt smulse din ancore şi duse de vânt şi de valuri spre ţărmul stâncos de la Vii.

În imposibilitate de manevră, pentru a evita dezastrul, amândouă corăbiile au lăsat pavilioanele în bernă, semnal vizual prin care cereau urgent ajutor, fiind în pericol de naufragiu. Deşi în zonă adâncimea apei mării periclita apropierea unei nave salvatoare cu pescaj mai mare de 3 m, Căpitănia portului trimite totuşi în ajutorul lor un bătrân remorcher cu aburi, care putea să navige în condiţii de mare montată şi funduri mici. După nenumărate încercări, se reuşeşte remorcarea corăbiei aflate mai spre larg şi aducerea ei în port. Cealaltă este împinsă de vijelie spre stânci şi sfărâmată. Căpitănia

portului, care răspundea de organizarea şi conducerea operaţiunilor de salvare a navelor aflate în pericol în zonă, nu avea decât într-o mică măsură personalul calificat şi îi lipsea aproape în totalitate baza materială necesară pentru salvări de nave. Făcând însă un apel umanitar la echipajele navelor româneşti şi străine aflate în port, reuşeşte înjghebarea unei echipe de voluntari hotărâţi să intervină cu orice risc pentru salvarea naufragiaţilor.

Ca întotdeauna în astfel de situaţii, „Mircea" şi-a trimis în zona sinistrului cei mai curajoşi şi experimentaţi marinari. Încercarea de a se acorda ajutorul dinspre larg era imposibilă datorită adâncimii mici a apei. Corabia fiind eşuată la mică distanţă de mal, intervenţia trebuia făcută tot de aici.

În mare grabă, materialele de salvare au fost urcate în trăsuri şi, în galopul cailor, grupul salvatorilor a plecat pe şoseaua pietruită care, asemenea unei centuri, înconjura portul. Ajunşi la locul naufragiului, după procedeul cunoscut, se reuşeşte întinderea unei parâme ca să facă legătura între ţărm şi nava eşuată. Folosindu-se apoi scaunul englezesc, asemănător telefericului, naufragiaţii sunt aduşi în siguranţă la mal, unul câte unul. Din nefericire, fiul comandantului, un băieţel de 10 ani, îngheţat şi extenuat de oboseală, cade din scaun în apa învolburată. Pentru a-l salva, tânărul gardian de port Popescu Gheorghe nu ezită să se arunce în apă. După aproximativ un minut, salvatorul iese la suprafaţă cu copilul în braţe. Nu era însă nimic în apropiere de care să se agaţe. Stâncile colţuroase, cu muchii ascuţite, pline de cochiliile scoicilor, taie degetele ca lama de brici. Valurile îi izbesc cu putere de pietrele ferăstruite, ca să-i ducă apoi spre larg, cufundându-i în adâncuri. Asemenea unui uriaş zăbranic, noaptea a învăluit ţărmul. Cu felinarele pâlpâinde deasupra capetelor, mai mult pe orbecăite, marinarii au cutreierat plaja bolovănoasă în speranţa că ar fi putut totuşi să-i găsească în viaţă, dacă valurile i-ar fi aruncat la mal. Căutările au fost, însă, zadarnice...

Spre dimineaţă vântul a căzut complet. A doua zi, după orele amiezii, soarele dogorea aşa cum de mult nu o mai făcuse în vara respectivă. În jurul stâncilor, valurile uşor ondulate mângâiau steiurile ucigaşe în lascive şi pătimaşe îmbrăţişări de odalisce. Aveau

şi de ce. Fără tacita şi ascunsa lor complicitate, MAREA, această hidră făcătoare de văduve, n-ar fi putut să-şi treacă pe sinistru-i răboj încă două vieţi tinere.

În arşiţa zilei, „nevinovata şi cea de-a pururea fecioară", cântată în versuri de poeţi, pusă pe note de compozitori şi pictată de slujitorii penelului, sclipea acum candidă sub razele soarelui, asemenea unei oglinzi făcută din pulbere de diamante şi safire. Departe, în larg, pescăruşii se jucau atingând cu vârful aripilor linia tremurătoare a orizontului...

Singurul semn al zguduitoarei scene petrecute aici a rămas catargul corăbiei scufundate care, mâniat parcă pe cele petrecute, împungea cerul... La jumătatea lui, spânzurat de saulă, pavilionul navei, cândva roşu, cu semilună şi stea albă, fâlfâia trist şi fără vlagă deasupra epavei...

Spre seară, la o distanţă de peste 1 km de locul naufragiului, pe nisipul umed, amestecat cu scoicile aduse de furtună, au fost găsite corpurile neînsufleţite ale celor căutaţi. Pentru cei care au ajuns primii la faţa locului imaginea a fost şocantă. Tânărul agent de port îl mai strângea încă la piept pe copil.

De-abia când i-au despărţit au înţeles ce se întâmplase. Pentru a-l putea ţine bine lângă el, în luptă cu valurile, Gică, aşa cum îl dezmierdau toţi cei care îl cunoşteau pe gardianul Popescu, îşi băgase adânc mâna stângă pe sub cingătoarea puştiului, strângând-o cu toată forţa pe care i-a dat-o disperarea. Priza a fost atât de puternică încât nici moartea n-a reuşit să-i descleşteze degetele înţepenite.

Toţi cei care i-au văzut îmbrăţişaţi au crezut că vor avea măcar mormintele apropiate. N-a fost aşa. Preceptele şi canoanele religiilor lor diferite nu le-au permis celor doi să mai rămână împreună. O dată ridicat de pe plajă, copilul, după slujba de îngropăciune, a fost înfăşurat în pânze, aşa cum prevăd tradiţiile islamice, şi dus la cimitir însoţit numai de bărbaţi, într-o tăcere deplină.

Slujba de înmormântare a tânărului Gheorghe Popescu a avut loc la Catedrala oraşului. După cum a fost consemnat evenimentul în jurnalele locale, numărul celor care se adunaseră să-l conducă pe ultimul drum a fost impresionant de mare. În afara rudelor, prietenilor, colegilor de serviciu, autorităţilor şi locuitorilor de vază,

care îl cunoscuseră, erau şi foarte mulţi oameni simpli care nu auziseră niciodată de acest tânăr agent de port, dar care doreau să-l vadă.

Navele „Mircea" şi „Elisabeta" au trimis două detaşamente de marinari însoţite de ofiţeri, la care s-a adăugat şi fanfara marinei militare.

În spirit de solidaritate marinărească, la funeralii a participat şi o delegaţie formată din ofiţeri şi mateloţi de pe nava de război „Cocatrice", sub pavilion englez, aflată într-o vizită de curtoazie în portul Constanţa.

Şi un ultim amănunt: Ghiţă, pe lângă două fetiţe care-l aşteptau acasă, avea şi un băiat de vârsta celui pe care voise să îl salveze...

Dar anul 1900 nu s-a încheiat. Viaţa şi-a urmat cursul. Vapoare şi corăbii soseau ori plecau din bătrânul port tomitan spre alte mări şi ţări ale mapamondului. „Mircea", după ce şi-a făcut plinurile, urma ca în zorii zilei de 27 august să ridice ancora.

Un curier venit însă de la Statul Major al Marinei i-a înmânat comandantului bricului o depeşă prin care era anunţat că plecarea navei se amână până la noi ordine. La ora 12 a zilei respective, ofiţerii şi întregul echipaj, în ţinută de mare gală, trebuiau să fie prezenţi pe cheul nou pentru comunicări de ordine. O dată cu ultima bătaie a clopotelor de la pupa navelor, care marca trecerea soarelui prin meridian, comandantul Diviziei de Mare, contraamiralul Eustaţiu Sebastian, însoţit de suita ofiţerilor superiori, era deja prezent pe dană. După trecerea în revistă a echipajelor tuturor navelor de război aliniate, în sunetele melodioase dar alerte ale marşului de întâmpinare intonat de fanfară - semn că era vorba de un eveniment deosebit - contraamiralul le-a adresat marinarilor un „Bun găsit!", după care a intrat direct în subiect:

- Elevul Simata, la mine!

A urmat un moment, să-i spunem, de suspans sau de stupoare generală.

Din ultimul rând al echipajului bricului „Mircea", un copilandru prizărit a ieşit din formaţie, bătându-şi cu putere de caldarâmul proaspăt terminat bocancii cam mari pentru înălţimea sa. El s-a oprit la trei paşi de comandantul Diviziei. Cu un glas cocoşesc

în vizibilă schimbare, s-a prezentat: „Domnule amiral, sunt elevul din anul I al Şcolii maiştrilor de marină, Simata Ion. M-am prezentat la ordinul dumneavoastră."

Vizibil şocat, bătrânul lup de mare, care se aştepta să întâlnească un atlet muschiulos, a ridicat involuntar din sprâncene şi din urechi, cu tot cu bicorn. Înfăţişarea cadetului, deloc arătoasă, lăsa să se înţeleagă că nici ursitoarele nu fuseseră prea galantoane cu el. Gâtul lung şi subţire, de bâtlan, plecat dintre umerii costelivi şi înguşti, contrar aşteptărilor nu se termina cu un cap robust cu clonţ, ci cu unul mic, acoperit de o beretă mult prea lejeră, proptită în urechile de Micky Mouse, de sub care ieşea în smocuri un păr cânepiu, exagerat de decolorat.

Singurele indicii ale fizionomiei lui Simata care aminteau oarecum că totuşi venea de pe mare erau nasul cât un buton, jupuit, din care atârnau petice de piele, şi obrajii pistruiaţi mai ceva ca ouăle de curcă, la fel de flenduroşi, dar imuni la bronzajul soarelui. Ceea ce l-a impresionat însă profund pe comandantul Marinei au fost ochii, de un albastru ireal de adânc, ce îl priveau întrebători, cu naivitatea vârstei şi cu o candoare dezarmant de deschisă.

Prima pornire a lui Eustaţiu Sebastian a fost să-l ia în braţe şi să-l sărute. Dar s-a stăpânit. Solemnitatea momentului nu permitea asemenea sentimentalisme, chiar dacă era vorba de un copilandru în uniformă.

La un semn discret al amiralului, ofiţerul care prezentase raportul a dat comanda *„Echipaje, drepţi!"*

Cu o voce uşor voalată, comandantul Marinei a dat citire foii de hârtie pe care o ţinuse discret în mâna stângă:

„PENTRU CURAGIUL ŞI SPIRITUL DE SACRIFICIU DE CARE A DAT DOVADĂ ELEVUL DIN ANUL I-ul AL ŞCOLII DE MARINĂ, SIMATA ION, RISCÂNDU-ŞI VIAŢA PENTRU A O SALVA PE ACEEA A CAMARADULUI SĂU POPÂNDEA VASILE, I SE ACORDă MEDALIA «PENRU SERVICIU CREDINCIOS»"

Semnează CAROL I-ul,
REGELE ROMÂNIEI

Desigur, a fost primul şi poate ultimul Decret semnat de suveran prin care era decorat un adolescent.

Când amiralul s-a aplecat să-i prindă decoraţia pe piept şi i-a întins apoi mâna să îl felicite, „bâtlanul“ i-a strâns-o cu atâta putere bărbătească încât acesta a tresărit.

- *De când ştii tu să înoţi aşa de bine şi unde ai învăţat?* l-a întrebat Eustaţiu Sebastian, zâmbindu-i părinteşte.

- *Domnule amiral, eu nu sunt un înotător chiar aşa de bun cum cred unii dintre camarazii mei. Dar... m-am născut la Brăila şi am învăţat să înot împreună cu copiii din mahala, încă din şcoala primară. Vara, când era arşiţă, treceam de două ori pe zi Dunărea, de la noi pe malul celălalt, la Măcin, şi înapoi.*

Ascultându-l, comandantul Marinei îşi mângâia involuntar barba.

- *Dar părinţii tăi te lăsau să faci aşa ceva?*

- *Eu, eu... eu... domnule amiral* – se bâlbâi Ionică – *nu am părinţi. Sunt orfan de la vârsta de 6 ani. Pe mine m-a crescut bunica din partea mamei...*

- *Şi acum câţi ani ai?*

- *Cincisprezece, să trăiţi!*

Fapta lui Simata, care ajunsese să fie cunoscută chiar de regele ţării, şi apoi acordarea decoraţiei se transformaseră într-un justificat motiv de mândrie colectivă pentru echipajul bricului. În ceea ce îl privea pe comandantul navei, acesta devenise în ochii marinarilor întruchiparea dreptăţii, care merita din plin toată preţuirea şi respectul lor

Şi ei, păcătoşii, care îşi închipuiseră că fusese vorba de vreo muşamalizare...

*

Manevrele de toamnă ale Diviziei de Mare s-au încheiat cu nelipsitul concurs de bărci cu rame, întrecere mult aşteptată şi gustată de publicul constănţean, venit în port cu mic cu mare la această demonstraţie de forţă, rezistenţă şi măiestrie marinărească. Aceste întreceri devenite tradiţionale, cu premii substanţiale pentru câştigători, ar putea fi comparate astăzi cu finalele unor cupe de fotbal sau cu concursuri hipice de mare anvergură.

Evenimentul sportiv fusese anunțat din timp cu toate detaliile necesare pasionaților sau pariorilor şi afişat pe panourile din fața Primăriei şi în piețele oraşului. Concursul se făcea pe tip şi categorii de bărci, avându-se în vedere numărul trăgătorilor la rame şi lungimea traseelor.

Şefii bărcilor (cârmacii) erau cunoscuți de marinari şi de localnici precum jocheii şi caii de curse. La această întrecere, cea mai mare care se organizase vreodată, participau atât echipajele Marinei militare, cât şi cele ale Marinei comerciale. Balenierele, ambarcațiuni cu forme suple şi cu mare viteză, constituiau de obicei punctul forte al competițiilor, ele încheind de fapt întrecerile. Întrucât între nave existau vechi rivalități, orice încălcare a prevederilor regulamentului concursului era aspru sancționată, mergându-se până la descalificare. De fapt, dintre toate sporturile marinăreşti, întrecerea între bărcile cu rame era cea mai frumoasă, mai palpitantă şi bărbătească confruntare. Aici nu este vorba de un singur atlet care face eforturi pentru a-şi adjudeca victoria, ci de o echipă. Chiar şi cunoscutul joc marinăresc de „tras la parâme" nu se poate asemui cu bătălia dintre bărci, deoarece, chiar dacă acesta necesită un efort maxim, este limitat în timp.

Întrecerile între bărcile cu rame s-au desfăşurat pe trasee de zeci sau sute de kilometri, cum ar fi până la Gura Portiței sau Sulina-Constanța. Sub puterea muşchilor tinerilor mateloți, ramele se îndoaie asemenea unor trestii sau se rup precum bețele de chibrituri, în timp ce prova bărcii urcă sau coboară pe valuri, în clocote de spumă. Spiritul de echipă nu cunoaşte margini; oboseala, durerile musculare dispar complet iar depăşirea limitelor forței fizice şi psihice omeneşti trece de orice închipuire. Această dăruire totală pentru a învinge seamănă oarecum cu o nebunie colectivă împinsă la paroxism dar... trăită din plin.

La categoria bărcilor mari n-au lipsit surprizele, pariorii cunoscători câştigând sume frumoase, neuitând însă să-i cinstească pe cei care au contribuit direct la rotunjirea pungii lor.

În ceea ce priveşte premiul I, câştigat de baleniera bricului „Mircea", condusă de sergentul adjutant Andrei Mastela, nu

constituie o surpriză, dar distanța cu care şi-a lăsat în urmă adversarii - circa 60 de metri - i-a uimit pe toți.

Festivitatea s-a încheiat cu o întrecere între ambarcațiuni cu vele tip yolă, prima de acest gen organizată în portul Constanța.

În noaptea de 18 noiembrie, când „Mircea" se găsea încă în port, echipajul a fost trezit din somn pentru a interveni la salvarea marinarilor de pe corabia grecească „Penelopa", eşuată pe stâncile din fața Cazinoului din cauza furtunii şi a întunericului. Imediat a fost constituită o grupă de intervenție, alegându-se cei mai experimentați şi curajoşi marinari. Nava nu reuşise să intre în port şi fusese împinsă spre bariera de piatră din apropierea digului de larg al portului, aflat la circa 60 m de faleză. După sfărâmarea provei, nava a rămas înțepenită într-o poziție dificilă, având puntea înclinată la peste 50°. Salvarea naufragiaților în astfel de cazuri urma să se facă tot de pe uscat spre mare, dar nu prin folosirea scaunului englez, ci înotând şi folosindu-se o parâmă de ghidaj întinsă între epavă şi uscat. Din experiență, salvatorii ştiau că în asemenea cazuri trebuiau să se bazeze numai pe propriile forțe, naufragiații putând fi la limita rezistenței umane datorită temperaturii extrem de scăzute a apei şi eforturilor depuse în condiții deosebit de grele.

Ajunşi la locul sinistrului, doi dintre cei mai buni înotători s-au dezbrăcat; rămânând în cămăşi şi izmene şi legați de mijloc cu câte o saulă subțire dar rezistentă, trăgând după ei câte doi colaci de salvare, s-au aruncat în marea învolburată. Distanța până la corabia eşuată, deşi mică, a fost străbătută cu mare greutate datorită întunericului, vântului puternic, valurilor, dar mai ales a apei înghețate. Când înotătorii au ajuns la nava naufragiată, au legat bine saula de primul catarg. În total pe epavă se găseau 9 naufragiați. Primii patru a au fost aduşi nevătămați la mal cu ajutorul colacilor de salvare, însoțiți de salvatori care se țineau cu mâinile de saulă. Conştienți că orice întârziere ar fi fost fatală pentru cei rămaşi pe corabie, după un pahar de rom băut pe nerăsuflate, înotătorii au plecat în cea de a doua cursă. Ultimii cinci naufragiați, care, la lumina slabă a felinarelor de pe mal, îşi văzuseră tovarăşii ajunşi în siguranță, au prins curaj. Deşi extenuați de oboseală, şi-au potrivit singuri colacii în jurul piepturilor şi au sărit în apa clocotitoare. Dar, iată, a apărut şi al şaselea

naufragiat! Speriat de moarte, acesta nu voia sub nici o formă să părăsească puntea înclinată a corăbiei. A fost nevoie, aşa cum povestea mai târziu unul dintre salvatori, să se recurgă la forţă. În disperare de cauză, cel căruia i se voia binele l-a muşcat de mână pe salvator. Mai târziu, când s-a văzut pe mal, scăpat de infernul apelor, spăşit, i-a lins mâna marinarului mustăcios care îi salvase viaţa. Al saselea naufragiat era... câinele bordului.

În pagina 107 a „Jurnalului istoric al bricului Mircea" evenimentul este consemnat succint:

«În noaptea de 22-23 octombrie (17-18 noiembrie), pe la ora 01, se trimit la uscat 16 oameni cu oficerii: sublocotenent Niculescu Matei şi Stoianovici, cu colaci de scăpare şi parâme, ca să dea ajutor unei corăbii naufragiate la coastă în dreptul catedralei. Ei reintră la bord la 4 h dimineaţa, după ce reuşise să salveze întreg echipajul corăbiei, compus din 9 oameni. Cu această ocazie s-au distins prin curagiu sergentul adj. Constantinescu Andrei (Mastela), şeful echipajului „Mircea" şi timonierul Frangulea Gheorghe, cari au mers în două rânduri înot, ducând amare de la ţărm la corabia înecată.»

ANII 1901-1905

În anul 1901 „Mircea" navigă pe Dunăre şi Marea Neagră. Spre deosebire de alte marşuri, acestea au o durată de cel mult două săptămâni. În schimb, sunt foarte dese. Planul activităților navelor Diviziei de Mare , deci şi al navei-şcoală „Mircea", a fost modificat datorită unor vizite făcute în portul Constanța de numeroase nave militare străine şi, în mod deosebit, ale vecinei noastre de la răsărit, Rusia.

Cuirasatul „Rotislav", avându-l la bord pe marele duce rus Mihail, soseşte în portul românesc în ziua de 3 iulie. Potrivit rangului, este întâmpinat de prințul Ferdinand, miniştri, comandantul Diviziei de Mare, ofițeri, primarul oraşului şi alte personalități. La bordul navelor şi la Cazinou* se organizează cu această ocazie recepții, serbări şi baluri. „Rotislav" va pleca după trei zile spre Odessa.

Două săptămâni mai târziu, o escadră rusă compusă din trei cuirasate, două crucişătoare şi un contratorpilor, va acosta în rada şi în avanportul Constanței, întrucât lucrările de modernizare, dar mai ales de dragare, erau în plină desfăşurare. Întâlnirile dintre marinarii români şi cei ruşi sunt prietenoase. Având în vedere situația existentă de fapt, activitățile navei-şcoală „Mircea" vor fi amânate pentru lunile de toamnă, urmând să fie încheiate târziu, în iarnă.

Anul care urmează este la fel de bogat în activități pentru „Mircea", printre altele urmând să facă un voiaj în porturile turceşti din sudul Mării Negre. Din motive mai puțin cunoscute, documentele necesare n-au fost avizate la timp. Drept urmare plecarea bricului s-a amânat, navigația velierului urmând să se desfăşoare în apropierea coastelor româneşti, pentru ca mai apoi să intre în port în vederea pregătirilor speciale făcute împreună cu toate celelalte nave ale Marinei Militare şi Comerciale. Se apropia un eveniment deosebit. La 15 august, Ziua Sfintei Marii urma să se sărbătorească în cadru festiv sub egida regelui Carol I, ea fiind declarată pentru prima dată

---

* Vechiul Cazino.

oficial, în România, *„Ziua Patronului Marinei"* sau, aşa cum o numim noi astăzi, *„Ziua Marinei"*.

Fiind vorba de festivităţi în premieră absolută, erau în joc prestigiul oraşului-port în ascensiune, iar de cealaltă parte dezvoltarea turismului pe Litoral; pentru organizarea ceremonialului şi a serbărilor au colaborat strâns Primăria oraşului, societăţile de navigaţie maritime, Divizia şi Căpitănia portului. Atât presa locală cât şi cea din întreaga ţară au făcut o mare publicitate evenimentului.

Răsfoind filele îngălbenite ale publicaţiilor apărute în urmă cu un secol, aflăm că trenurile cu orar obişnuit nemaiputând face faţă cererilor zecilor de mii de oameni dornici să vină în Constanţa, s-au pus în circulaţie un număr foarte mare de trenuri „de plăcere".

În zorii zilei de 1/15 august cheurile gemeau de localnici şi de turişti. Îşi făcuseră apariţia tot felul de chioşcuri improvizate, tarabe şi grătare unde se găseau, după gustul fiecăruia, plăcinte, dulciuri, limonade, siropuri, salep, mici, kebab, vinuri, bere sau apă la gheaţă.

La ora 8 toate navele militare şi civile, româneşti sau străine, în sunetele fanfarelor şi dangătele clopotelor, au ridicat Marele Pavoaz. Până şi macaralele şi sonetele mecanice, care băteau pilonii fundaţiei digului, erau împodobite cu tricoloruri. Câteva minute mai târziu portul, cu tot aspectul său arid, de şantier în lucru, datorită miilor de steguleţe fâlfâitoare şi al lampioanelor viu colorate care urmau să fie aprinse o dată cu înserarea, era de nerecunoscut.

Neaşteptatele şi puternicele salve de artilerie au făcut să se cutremure zările, marcând astfel importanţa evenimentului. Pe lângă sperietura de rigoare, toţi cei prezenţi au trăit însă evenimentul prin care Marina noastră Naţională intra sub aripa ocrotitoare a Preacuratei Fecioare Maria.

După oficierea slujbei religioase de către un întreg sobor de preoţi, închinată patroanei mărilor şi a celor care înfruntă stihia apelor dezlănţuite, au început serbările marinăreşti propriu-zise.

Apariţia pentru prima dată în portul Constanţa a zeului Neptun pe spinarea celebrei sale balene, cu nelipsitul trident în mână şi costumaţia sa cunoscută din cărţile de mitologie, a stârnit o justificată curiozitate şi interesul spectatorilor.

Când mitologicul zeu al mărilor, întruchipat de un tânăr şi atletic marinar, le-a adresat tuturor celor prezenţi un călduros „Bun găsit!" în bătrânul port tomitan, sute de şepci şi pălării au zburat spre înălţimi, amarizând apoi, duse de vânt, în apele liniştite ale bazinului portuar.

Regatele bărcilor cu vele şi rame, concursurile de înot pe distanţe mici sau mari, scufundările libere (în apnee) la adâncimi de peste 10 m, jocurile marinăreşti în apă sau pe uscat, întrecerile de forţă şi îndemânare încheiate cu defilarea navelor istorice, alegorice, i-au purtat pe spectatori într-o lume pe cât de mirifică, pe atât de necunoscută.

La lăsarea întunericului, toate navele aflate în port au ridicat Marile Pavoaze luminate electric, cu gaz metan sau petrol. La ora 21 au fost aprinse focurile bengale, urmate de lansarea bombetelor şi artificiilor, concomitent cu rachetele luminoase policrome, de mare înălţime.

În faţa acestui spectacol feeric desfăşurat pe fundalul mării pe care mulţi dintre cei prezenţi o vedeau pentru prima dată, emoţia trăirii evenimentului a fost şocantă. Numărul mare al navelor sub pavilion românesc confirma la rândul său că Marina noastră Naţională nu era o simplă poveste.

În oraşul capitală al Dobrogei, luminat „a giorno", chermezele, balurile şi toate celelalte distracţii nocturne organizate în localurile de toate categoriile s-au ţinut lanţ.

A doua zi, deşi soarele era în înaltul cerului, orchestrele încă mai cântau.

Câteva zile mai târziu, după sărbătorirea Patroanei marinarilor, când nimeni nu se mai aştepta, au sosit avizele pentru plecarea în voiaj a bricului „Mircea", care fusese planificată în luna iulie. Cum totul era de mult pregătit, după facerea plinurilor, velierul a ridicat imediat ancora.

Ca în multe alte împrejurări, bricul a avut tovarăş de drum crucişătorul „Elisabeta". Între cele două nave fiind o diferenţă de viteză de aproximativ 8 noduri, „Mircea" a plecat primul pentru ca, după o zi şi jumătate, să se întâlnească cu „Elisabeta" în rada portului Sinope. Crucişătorul, având o viteză constantă, a ajuns la locul fixat

pentru întâlnire la ora stabilită. Bricul însă, deşi plecase în zorii zilei de 1 septembrie cu un avans de 9 ore, beneficiind şi de un vânt favorabil, pentru prima dată după 20 de ani de navigaţie, s-a rătăcit în... Marea Neagră. În loc să ajungă la Sinope, nimerise la Capul Korempeh (azi Karampa), care a fost recunoscut după piscurile înalte ale munţilor şi apoi o dată cu apariţia la orizont a farului. S-au verificat imediat calculele de navigaţie. Nu era nici o greşeală. La un control făcut compasului magnetic al navei (busola) s-a constatat că acesta era complet dereglat. Vinovatul a fost găsit imediat. Din curiozitate, cu câteva zile în urmă, elevul din anul I Hrubeş Maximilian a umblat la magneţii pentru compensarea deviaţiei şi, nemaiştiind să-i pună la loc, i-a lăsat demontaţi.

În concluzie, „Mircea" plecase pe un drum greşit chiar din Constanţa. După remedierea erorii, folosindu-se reperele cunoscute din zonă, „Mircea" s-a îndreptat spre Sinope.

După întâlnire cele două nave au staţionat trei zile în radă, portul fiind închis din cauza vremii nefavorabile.

Pentru marinarii de pe bric care vizitaseră oraşul cu ani în urmă, el nu se schimbase cu nimic; pentru ceilalţi era însă nou. Urmele ghiulelelor tunurilor flotei ruse comandate de amiralul Nachimov în timpul războiului Crimeei, care atacase portul Sinope, nu fuseseră înlăturate. Foarte mulţi dintre localnici au recunoscut vasele sub pavilion românesc, bucurându-se de revenirea lor.

La 6 septembrie bricul pleacă spre Heracleea (astăzi Erakli) şi ajunge aici după o zi de navigaţie cu maşina, vântul fiind destul de slab iar hula destul de puternică. Portul, fondat în secolul IV î.e.n. de coloniştii greci din Megara şi cunoscut în antichitate sub numele de Heracleea Pontica, lipsit de adăpostire naturală şi având puţine amenajări ulterioare, nu putea oferi un loc sigur de ancorare pentru navele aflate în radă şi nici protecţia deplină celor legate la cheuri.

În ziua de 16 septembrie, la orele 16, „Mircea" intră în Heracleea şi ancorează lângă „Elisabeta", care sosise aici cu câteva ore mai înainte. Spre seară, vântul venit din nord s-a înteţit atingând forţa 7, fapt care a obligat navele aflate în bazinul portuar să fundarisească pentru siguranţă a doua ancoră.

În 5 zile cât s-a staționat aici, în afara întâlnirilor între ofițerii de marină români şi turci, precum şi a obişnuitelor recepții organizate de reprezentanții autorităților locale şi musafiri, au avut loc şi numeroase contacte cu populația din zonă, de religie musulmană sau creştină.

Cunoaşterea îndeaproape de către marinarii români a străvechii aşezări şi a vestigiilor istorice din împrejurimi a constituit o minunată călătorie în îndepărtata antichitate.

La 12 septembrie ambele nave pleacă spre patrie. Marea este deosebit de furtunoasă. Timp de peste 24 de ore „Mircea" va rula atingând frecvent înclinări de 40°. Efectele marcante ale răului de mare, provocate de hula succesivă furtunii, au fost mult diminuate datorită alegerii unui drum de marş adecvat şi desfăşurării întregii velaturi, care a menținut o înclinare constantă a navei într-un bord, nepermițând balansul în axul longitudinal.

Navele româneşti intră în portul Constanța în ziua de 14 septembrie. „Mircea" îşi va continua activitatea până târziu spre sfârşitul lunii noiembrie.

Prima lună de iarnă, decembrie, debutează cu un ger cumplit. Temperatura aerului scade mult sub -30°C. Crivățul, negăsind nici o opreliște pe întinsele stepe ale Rusiei, răscoleşte marea până în adâncimi. Deşi în larg valurile atingeau înălțimi deosebit de mari, la țărm apele au încremenit treptat, transformându-se într-un întins şi bolovănos pod de gheață până departe la marginea zării.

Sloiurile sticloase, lustruite de viscol şi îngrămădite haotic, au blocat complet intrarea în port. La rândul său, bazinul a înghețat bocnă. Acum legătura cu uscatul şi între nave este mai scurtă şi mai lesnicioasă pe gheață. Viscolul nu conteneşte. Va fi o iarnă grea. Navele din port, încătuşate în centura gheții, fumegă încet prin coşurile lor pline de funingine şi de țurțuri negri, cu sclipiri de diamant. Şansele ca marea să se dezghețe până în luna februarie sunt minime. La rândul său, lipsit de activitate, portul a intrat în hibernare...

*

Se împliniseră 6 ani de când „Mircea" nu mai trecuse Bosforul. O dată cu venirea primăverii, bricul îşi desfăşoară velele. După o

temeinică pregătire pentru lucrul în arboradă, făcută echipajului în largul Mării Negre, velierul-şcoală, sub comanda locotenent-comandorului Nicolae Negrescu, pleacă în dimineaţa zilei de 16 iulie spre Mediterana.

Navigaţia în Marea Neagră şi apoi în Marea Marmara s-a făcut în condiţii bune, vântul fiind favorabil drumului navei. La ieşirea din strâmtoarea Dardanele, el şi-a schimbat brusc direcţia şi intensitatea.

În apropierea Capului Dora (Insulele Andros) vântul depăşeşte forţa 7. S-au luat imediat măsurile necesare, strângându-se velele superioare, navigându-se numai cu vela gabierului mare, focurile şi trinca, pentru a se menţine la suprafaţă teuga navei.

Deşi în drumul ales de „Mircea" se găseau două adăposturi pentru vreme proastă - micul port Gavrion şi baia Karysto - experimentatul comandant Negrescu, bazându-se pe calităţile manevriere şi de stabilitate ale navei, traversează în plină furtună canalul Zeea, ancorând în portul Pireu, scutind astfel echipajul de o oboseală inutilă în lupta cu marea dezlănţuită.

Portul Pireu, care în decursul mileniilor a contribuit atât de mult la dezvoltarea Atenei - de care, de altfel, era legat prin acele ziduri de protecţie construite la începutul războiului peloponeziac - îşi mai păstra şi atunci amprenta timpurilor de altădată.

Paralel cu celelalte activităţi protocolare, întregul echipaj al bricului a vizitat portul şi aşezările din vecinătate, folosindu-se atât de mijloacele de transport terestre cât şi pe apă puse la dispoziţie de gazde. Ofiţerii au plecat apoi spre Alabena, unde îşi avea sediul Consulatul Român, iar de aici la Salamina, locul celebrei bătălii navale din anul 480 î.e.n. în care flota greacă a învins-o pe cea persană.

La 25 iulie „Mircea" ridică ancora şi se îndreaptă spre Suda. Vântul fiind favorabil, se desfăşoară întreaga velatură. În aceeaşi zi, înainte de ora 12, bricul intră în port. Aici nava staţionează două zile. Echipajul va avea posibilitatea cu această ocazie să cunoască şi portul Caneea.

„Mircea" va pleca spre Alexandria în dimineaţa zilei de 28 iulie. La ieşirea din baia adăpostită, hula este atât de puternică încât vasul ia benzi de 43°. În aceste condiţii viaţa la bord devine un

adevărat calvar. Lipsa vântului face ca nava să înainteze foarte încet, cu ajutorul maşinii.

Şi cum niciodată un necaz nu vine singur, tubulatura căldării este avariată. Incidentul este foarte greu de remediat cu mijloacele bordului. Nava îşi va desfăşura şi velele suplimentare, acele aşa-zise baloane, care se fixează în continuare la vertaforul vergii velei mari. Deşi suprafaţa pânzelor depăşea 400 de metri pătraţi, vântul căzând complet, „Mircea" se deplasa doar cu 800 m pe oră...

De-abia după o zi şi jumătate, când vântul a crescut în intensitate, bricul şi-a putut continua drumul. Cu o mică întârziere, velierul-şcoală soseşte la Alexandria în ultima zi a lunii iulie, urmând să rămână aici cel puţin două săptămâni.

La bordul lui „Mircea" vor veni nu numai persoane oficiale ale autorităţilor civile, militare sau diplomatice, ci şi un mare număr de oameni de afaceri. Aceştia îşi exprimă dorinţa arzătoare de a stabili relaţii comerciale cu România în toate domeniile şi pe un termen cât mai lung. Dorinţa lor este ca la întoarcerea bricului în ţară să se intervină pe lângă organele legiuitoare pentru a se înfiinţa cât mai grabnic o linie de navigaţie permanentă Constanţa-Alexandria, întrucât comerţul s-ar putea face astfel mai lesnicios şi ar aduce câştig ambelor părţi.

Acest port, a cărui piatră de temelie a pus-o Alexandru cel Mare în anul 331 î.e.n. şi de la care şi-a luat numele, a rămas peste veacuri la fel de prosper ca în anii antichităţii. Înfruntând vitregia vremurilor, Alexandria a fost şi a rămas cel mai mare centru maritim comercial al Egiptului.

Având la dispoziţie timp suficient pentru a colinda portul şi mahalalele oraşului, marinarii noştri au cunoscut îndeaproape viaţa şi obiceiurile localnicilor prietenoşi cu străinii, chiar şi de alte religii.

Principalul mijloc de transport între Alexandria şi Cairo la acea vreme îl constituia un trenuleţ cu trei vagoane, care, după spusele localnicilor, era chiar garnitura căreia îi revenise sarcina de a inaugura linia dintre vechea şi noua capitală a Egiptului. De fapt această situaţie nu constituia un unicat în Africa de Nord şi nici în Orientul Apropiat. Englezii care, în 1882, transformaseră Egiptul de facto în protectorat, aveau cu totul alte preocupări decât acelea de a

moderniza transportul călătorilor pe căile ferate. Trenul respectiv avea drept acoperiş o copertină, iar ieşirea din vagoanele necompartimentate se făcea prin uşile laterale, direct pe peron sau pe terasament... Scările destinate urcării sau coborârii călătorilor se reduceau la o scândură lungă şi groasă aşezată sub uşi. Locomotiva, la rândul ei, o astmatică bunicuță care fâsâia şi se scăpa pe la toate garniturile, identică cu suratele ei din perioada cuceririi Vestului Sălbatic, era peticită ca un surtuc de cerşetor. În schimb, anemica gânganie cu aburi avea în față un grătar de doi metri, iar lângă coş un clopot ca de catedrală. Viteza Orient-Expresului respectiv pe drum drept atingea 25 km pe oră, iar la vale cu 5-6 km mai mult...

Pe lângă celelalte beteşuguri inerente vârstei, presiunea scăzută a căldării se datora şi faptului că, în loc de cărbuni, matusalemica băbuță era ținută pe un regim de vreascuri, lemne verzi, resturi de ambalaje şi tot ceea ce se mai putea găsi bun de foc prin stații sau pe traseul căii ferate.

Nu trebuie uitat faptul că asemenea trenuri, numite pompos „Buffalo-espres", au rămas în serviciu în țările Orientului Apropiat până târziu după sfârşitul celui de-al doilea război mondial. În plin război, lipsa carburanților fiind acută, călătorii coborau din tren şi-şi dezmorțeau picioarele căutând cărbuni căzuți printre traversele şinelor sau uscături. De foarte multe ori trenul pornea fără să-şi aştepte pasagerii. Aceştia nu se grăbeau, fiind siguri că îl vor ajunge după maximum 5 kilometri, când i se termina combustibilul.

Grupul diplomaților români, împreună cu cel al ofițerilor de pe „Mircea" plecați din Alexandria la primele ore ale dimineții, a ajuns cu bine înainte de prânz la Cairo. Printre obiectivele de mare interes istoric ce urmau să fie vizitate s-au numărat muzeul de arheologie, înființat doar cu un an în urmă, precum şi moscheile Amr Ibn el-As, cel mai vechi lăcaş musulman din Egipt, ridicat în anul 641, şi Ibn-Tulun, la fel de impunătoare, dar mai tânără cu 235 de ani.

Deşi din sălile proaspăt tencuite ale muzeului lipseau foarte multe dintre comorile Egiptului antic, care au fost descoperite şi expuse mult mai târziu, toți cei care au trecut pragul acestui lăcaş au rămas cu impresii de neuitat.

Pentru a parcurge distanța, de altfel foarte mică, de la Cairo la Gizeh, deşi se puteau folosi diverse mijloace de transport, pe două sau patru roți, cu tracțiune animală, s-au ales cămilele şi măgarii. După mai bine de două ceasuri de echilibristică pe cocoaşele mişcătoare ale dromaderilor şi de frecuş pe greabănele noduroase ale slăbănogilor măgari, „călăreții" noştri au ajuns la destinație cu bine, dar... cu posterioarele în batistă. Din fericire, medicul bordului avea la el trusa medicală cu urgențe pentru insolații, dar folosibilă şi în alte situații.

Întâlnirea cu piramidele, singura din cele şapte minuni ale lumii antice (împreună cu Sfinxul) rămasă în picioare peste vremuri, este imortalizată în fotografii. Într-una din imaginile care au depăşit un secol îl putem vedea călare pe o „corabie a deşertului" pe locotenentul Eugeniu Botez (Jean Bart), participant la acest marş al faraonilor.

Spre bucuria cămilelor şi a celorlalți însoțitori, clienții lor care plătiseră integral costul călătoriei, din motive lesne de înțeles, au plecat la Cairo cu birjele. Spre seară, cu acelaşi „Buffalo", grupul de marinari români a revenit în Alexandria.

Ajuns la bord, comandantul avea să afle o veste proastă transmisă de organele sanitare portuare. În Egipt apăruseră câteva cazuri de ciumă, motiv pentru care întreaga țară intra în carantină. În această situație se recomanda tuturor navelor străine să ia toate măsurile profilactice necesare, să se evite contactul cu localnicii şi mai ales aglomerările. Comandantul bricului a considerat că cea mai bună măsură profilactică era ca „Mircea" să părăsească imediat portul, lucru pe care l-a şi făcut.

Deşi ulterior s-a dovedit că nu era vorba de o epidemie în adevăratul sens al cuvântului, ci de cazuri izolate, incerte ca diagnostic, toate țările vecine au luat măsurile adecvate de siguranță, introducând drastice controale sanitare şi carantină pentru toate vasele care veneau din Egipt.

A doua zi dimineață bricul se găsea departe în larg, îndreptându-se spre Rhodos. După ziua de navigație în condiții normale, vremea s-a înrăutățit. Vântul de vest s-a întărit, ca după câteva ore să se dezlănțuie o furtună cu valuri de peste opt metri

înălțime. Vântul impetuos venind chiar din prova, a oprit complet înaintarea navei. Tangajul puternic face ca bompresul să intre complet în apă, riscând să fie retezat de la bastonul focului. Se începe navigația în volte, folosindu-se numai velele de furtună. Spre seară vremea se înrăutățește și mai mult. Masa întunecoasă și compactă a vălătucilor mânați într-un iureș nebun spre est, luminată sinistru de fulgerele însoțite de bubuiturile asurzitoare ale tunetelor, pare să anunțe, dacă nu sfârșitul lumii, cel puțin un cataclism. Spectacolul este de-a dreptul dantesc. Cerul și marea s-au contopit într-o volbură neagră care pare să înghită tot ceea ce i s-ar ivi în cale.

Zgâlțâit din toate încheieturile, răsucit și aruncat de pe o creastă de val pe alta, asemenea unui „Hopa-Mitică", bricul se străduiește să cadă în picioare. Marinarul de veghe din gabie, deși ud și extenuat de oboseală, observă între două fulgere un vârtej uriaș care a intersectat drumul navei, pierzându-se apoi în întunericul de smoală al nopții. Înștiințat, comandantul a înțeles imediat că era vorba de o devastatoare tornadă. Aceste trombe marine, tornadele, când se formează pe mare sunt foarte periculoase chiar pentru navele de mare tonaj. Surprinderea unui velier cu pânzele întinse, indiferent de mărimea acestuia, este catastrofală, scufundarea fiind iminentă.

Metodele de luptă împotriva acestor „tornade de apă", așa cum erau ele denumite la vremea respectivă, nu s-au schimbat prea mult în decursul anilor. Pentru vasele comerciale și toate celelalte tipuri de nave în general, inclusiv velierele, cea mai bună soluție este de a le evita, adică de a ieși din drumul lor de deplasare. Navele militare sau cele care au tunuri la bord pot realiza împrăștierea sau cel puțin devierea direcției de înaintare a trombelor prin producerea unor explozii la baza coloanelor de apă. Drept urmare, cele două tunuri Nordenfeld de calibrul 57 mm cu tragere rapidă au fost încărcate cu proiectile explozive, gata să intre, la ordin, în acțiune. Avându-se în vedere calibrul mic al tunurilor, efectul produs asupra tornadelor ar fi fost mai mult decât neglijabil. Nu însă același lucru s-a întâmplat cu moralul echipajului, care avea mare încredere în tunulețele lui de bord.

Ultimele trombe observate au trecut departe de „Mircea", pierzându-se în noaptea care începuse încet a se destrăma. Spre ziuă

vântul a căzut complet, urmat de o ploaie de vară cu bulbuci. Ca de obicei în astfel de împrejurări, când pericolul trecuse, tinerii ofițeri făceau tot felul de glume, tachinându-se între ei. După părerea locotenentului Theodor, tornadele îşi luaseră tălpăşiţa când au văzut mutra fioroasă a camaradului lor Mihăilescu. După alţii, se speriaseră de moarte când au dat cu ochii de gurile uriaşe ale tunurilor Nordenfeld...

Continuându-şi drumul spre Rhodos şi intrând într-o zonă mai calmă, în jurul orei 11 „Mircea" întâlneşte un barcaz pe jumătate scufundat şi cu velele sfâşiate, în care se aflau doi bărbaţi ajunşi la capătul puterilor.

După ce barcazul a fost remorcat, naufragiaţii au fost aduşi la bord unde li s-a dat imediat apă, mâncare şi apoi tutun. Din spusele lor reieşea că erau pescuitori de bureţi şi se aflau pe mare de 4 zile. Înrăutăţindu-se vremea, s-au adăpostit în baia insulei Karpathos. O dată cu începerea furtunii, ambarcaţiunea a fost smulsă de la ancoră şi împinsă spre larg, după care a început prăpădul...

Când insula a dispărut din vedere, cei doi rătăciţi în pustietatea mării, fără apă şi hrană, cu barcazul avariat, au înţeles că sfârşitul lor nu putea fi prea departe. *„Doar o minune ne mai putea salva"*, spunea cel mai vârstnic dintre ei, un omuleţ îmbătrânit înainte de vreme, pe jumătate surd din cauza scufundărilor, cu ochii înrouraţi de lacrimi, înghiţind cu greu dumicaţii din cauza gurii încă uscate. *„Şi iată* - continuă acesta - *când orice speranţă era pierdută am văzut cum ies din mare pânzele albe ale corăbiei dumneavoastră, asemeni aripilor unui arhanghel. În rest, cunoaşteţi... Minunea se înfăptuise!..."*

În ziua de 12 august „Mircea" intră în rada portului Rhodos, fundarisind ancora chiar în faţa oraşului. Aici echipajul bricului îşi ia rămas bun de la pescuitorii de bureţi salvaţi de la moarte. Când li s-au oferit în dar hrană şi tutun pentru o săptămână şi toate celelalte materiale necesare reparării barcazului, inclusiv pânză pentru vele, tulburaţi, ei şi-au şters în tăcere pe rând ochii şi nasurile cu dosul palmei fără să mai adauge un cuvânt. Întrucât durata carantinei era de cinci zile în toate porturile greceşti, fapt ce producea o mare întârziere faţă de data comunicată autorităţilor turceşti privind

trecerea navei româneşti prin strâmtori, s-a renunţat la vizitarea portului Rhodos. După două zile de staţionare în radă, timp în care s-au făcut plinurile de apă şi cărbuni, „Mircea“ pleacă spre Smirna în dimineaţa zilei de 14 august, pe un timp foarte frumos. Spre amiază cerul s-a întunecat iar vântul s-a întetit. Valurile acopereau tot timpul teuga şi puntea. În aceste condiţii, cu o mare atât de capricioasă, nu se mai putea continua marşul spre Smirna. De aceea, comandantul a hotărât schimbarea drumului navei cu 180° şi găsirea unui adăpost până la potolirea furtunii. Cel mai apropiat refugiu, dar nu lipsit de riscuri, era micul port pescăresc Calymnos, aflat la o extremitate a insulei cu acelaşi nume, locuit aproape în exclusivitate de scufundătorii căutători de bureţi.

Pentru a ajunge în rada acestuia bricul trebuia să se strecoare printr-un adevărat labirint de canale, insulite şi recifuri submarine, în condiţii de noapte şi furtună. Nu trebuie uitat faptul că, la începutul secolului trecut, în zonele cu trafic maritim scăzut lipseau aproape în totalitate farurile, geamandurile şi balizele cu ajutorul cărora navele se orientează, stabilindu-şi cu exactitate poziţia. La rândul lor hărţile conţineau date sumare şi inexacte, iar aparatura de navigaţie de la bordul vaselor era la nivelul tehnicii anilor respectivi.

Dacă „Titanicul“, cel mai luxos şi modern pachebot, plecat în prima şi ultima sa cursă la 12 aprilie 1912, ar fi fost dotat cu un modest radiolocator, cei peste 1500 de pasageri înghiţiţi de apele îngheţate ale Atlanticului ar fi murit de moarte bună, în paturile lor. Cât priveşte poeziile, cântecele şi filmele inspirate de cea mai mare tragedie maritimă cunoscută vreodată în lume în timp de pace, acestea nu şi-ar mai fi avut rostul.

Referitor la aparatura de navigaţie, faţă de celelalte nave din acea vreme „Mircea“ nu făcea excepţie.

În depăşirea situaţiei grele în care se găsea acum rolul hotărâtor îl avea în primul rând pregătirea şi experienţa comandantului, urmând la rând cunoaşterea zonei de către pilotul de la bord, pregătirea echipajului şi nu în mică măsură calităţile manevriere şi nautice ale navei.

Bătrânul pilot Barba Ghiorghi, care îşi petrecuse aproape 30 de ani din viaţă printre insulele Arhipelagului şi cunoştea locurile ca pe

propriile buzunare, a recunoscut acum, spăşit, că era complet dezorientat.

Precaut, locotenent-comandorul Negrescu pregăteşte nava pentru ancorare, pentru ca mai apoi să pătrundă pe întortocheatul canal. Întregul echipaj stă de veghe pe punte, scrutând întunericul pentru a descoperi la timp recifurile ascuţite. Foarte încet şi cu atenţie, bricul reuşeşte să străbată până la urmă zona periculoasă, ancorând însă înainte de a ajunge în baia adăpostită, din cauza fundului mic. Pereţii înalţi ai stâncilor din apropiere, care constituiau un real pericol în caz de deraparea ancorelor, obligă echipajul, şi aşa extenuat, la o veghe continuă.

A doua zi „Mircea" virează ancorele plecând spre insula Samos.

Vântul puternic, care a urmărit bricul asemenea unui blestem, se înteţeşte în aşa măsură încât trecerea prin strâmtoarea dintre insula Samos şi Nicaria devine imposibilă. „Mircea" este nevoit să schimbe din nou drumul, îndreptându-se spre un alt port, Tigani, din sudul insulei Samos. Aici staţionează până a doua zi la orele 12. Îmbunătăţindu-se condiţiile meteorologice velierul pleacă spre Smirna, reuşind să ancoreze în ziua de 17 august în baia portului Vurlak. După 10 zile istovitoare în care n-au lipsit hula şi furtunile, „Mircea" se află în sfârşit la un adăpost liniştit, dar... în carantină.

Neexistând mijloace de comunicaţie între navă şi uscat, decât cele vizuale, deşi bricul se găsea în radă nu s-a putut lua legătura cu portul, motiv pentru care a rămas izolat.

A doua zi, în Vurlak a ancorat un vas turcesc care avea la bord 2000 de tineri rezervişti aduşi din Feman, care îşi satisfăcuseră stagiul militar şi urmau acum să fie transportaţi la Istanbul în vederea repatrierii...

Întrucât furtuna bântuia încă în Arhipelag, pentru a fi scutiţi de chinurile răului de mare şi de înghesuială rezerviştii au fost debarcaţi în mica insulă Kalazomene din apropiere şi cazaţi în barăcile unui lazaret în paragină.

La data respectivă (20 august) se împlineau 27 de ani de la urcarea pe tron a sultanului Abdul Hamid al II-lea. Autorităţile locale greceşti, lipsite de zel, au luat numai unele măsuri nesemnificative în

vederea sărbătoririi evenimentului. În afara câtorva steaguri cu semilună ce încadrau portretele suveranului din fața instituțiilor şi a unui număr restrâns de lampioane colorate care urmau să fie aprinse la căderea serii, nu se vedeau alte preparative.

Potrivit uzanțelor marinăreşti, „Mircea" şi cargobotul turcesc aflat în port au arborat pe timpul zilei Marele Pavoaz format din pavilioane, urmând ca, la lăsarea întunericului, acestea să fie înlocuite cu felinare colorate.

Părându-li-se prea sărăcăcioase manifestările organizate de localnici în cinstea sultanului, rezerviştii, fericiți că se întorceau la vetrele lor, probabil şi în urma unei mese pe măsura evenimentului, au ținut să-şi aducă şi ei obolul. Dar nedispunând de mijloace pirotehnice adecvate, neinspirați, ei au dat foc mărăcinilor, ierburilor uscate şi vreascurilor aflate din belşug pe povârnişurile stâncoase, neținând cont de puterea şi de direcția vântului. În doar câteva minute insula s-a transformat într-o mare de fum şi flăcări asemenea unui vulcan în erupție.

Văzându-şi isprava, osmanlâii, care nu auziseră probabil de zicala „unde dai şi unde crapă", dar cărora le era cunoscută cea cu „fuga ruşinoasă, dar sănătoasă", au luat-o la picior spre plajă, sărind ca lăcustele peste crengile aprinse. Entuziaştii rezerviști au reuşit să facă o iluminație ca în basme în cinstea lui Abdul Hamid, eclipsând toate felinarele şi artificiile. Dar cea mai mare satisfacție a lor a fost aceea că au scăpat numai afumați şi pârliți.

La 22 august „Mircea" a plecat spre Smirna, unde a ajuns a doua zi. Având în vedere faptul că bricul nu avea nici un bolnav la bord şi trecuse prin diverse carantine, nu i se mai impun restricții sanitare. În cele 4 zile cât a staționat nava în port, activitățile legate de întâlnirile oficiale cât şi cutreierarea în grupuri a insulei de către marinarii de pe „Mircea" au constituit cea mai frumoasă şi atractivă parte a voiajului.

În a doua zi de staționare în port, lângă bric a acostat o corăbioară puțin mai mare decât un barcaz de la Dunăre, cu două vele (randă şi foc), frecvent folosită în Arhipelag şi având un echipaj format din 5 marinari. După aspectul lor ciudat (respectivii mateloți aveau plete şi bărbi de un cot, cuțite înfipte în cingători late de piele,

cruci la gât şi veşminte lungi şi largi, decolorate de sarea mării), cu greu ar fi putut să-şi dea seama cineva ce anume hram purtau.

Lucrurile însă s-au lămurit. După un *„Bine aţi venit la Smirna!“* rostit în cel mai curat grai moldovenesc, urmat de plecăciuni şi trei cruci mari, îndesate, făcute din creştet până jos, sub pântece, de către mai marele lor, care deschidea calea celorlalţi patru, gazdele au bănuit că aveau în vizită un grup de anahoreţi.

Într-adevăr, musafirii erau călugări români de la mănăstirea Sfântul Andrei, aflată pe Muntele Athos. Ei cutreierau insulele Arhipelagului să strângă bani pentru repararea clopotniţei şi pronaosului bisericuţei, care avuseseră mult de suferit în urma ultimului cutremur. Pe lângă bănuţi, ei primeau în danie de la credincioşi şi alte milostenii ca peşte uscat, făină, fasole, ulei, vin şi multe alte alimente trebuincioase hranei schivnicilor. Aşa cum declarau cu mâna pe inimă pustnicii-navigatori, în stâncăria din jurul schitului nu creşteau nici buruieni. La rândul lor călugării dăruiau evlavioşilor localnici tămâie sfinţită, cruciuliţe, candele sau icoane. În plus, aceştia le garantau milostivilor creştini pomenirea numelor lor un an întreg, la toate slujbele şi sărbătorile împărăteşti.

După propriile spuse, erau cam de multişor plecaţi de la mănăstire. De fapt, nici ei nu-şi mai aduceau bine aminte când anume o făcuseră.

Acest soi de monahi, cutreierători ai mărilor, care îşi făceau schivnicia departe de mănăstire şi mai mult prin porturi, cu toată ciudăţenia lor sau tocmai din cauza aceasta, de la început au fost simpatizaţi de marinari. Înfăţişarea, purtarea degajată, limbajul colorat, toate luate la un loc dovedeau adaptarea cu prisosinţă la viaţa aspră a mării, în dauna rosturilor şi abstinenţelor traiului monahal.

„Când am văzut fluturând în vârful catargului tricolorul ţării mele – a mărturisit, profund tulburat, unul dintre marinarii în anteriu *– mi s-au tăiat picioarele. De 15 ani sunt plecat din ţară. Auzisem multe despre această minunată corabie, care a colindat de nenumărate ori aceste locuri, dar nu o văzusem. Astăzi, uite, i-am călcat puntea...“*

Şi, ca orice musafiri care se respectă, călugării, care nu uitaseră obiceiurile străbune, n-au venit cu mâna goală. Cel mai tânăr dintre

ei, un zdrahon lat în spate, ducea în braţe o boccea uriaşă din care îşi săltau gâturile fudule tot felul de clondire pântecoase, pline ochi cu sângele Domnului şi alte licori înrudite cu el.

Observând o oarecare reţinută uluire din partea comandantului faţă de sarsanaua cu daruri care îi fusese pusă la picioare, şeful grupului, cu nimic deosebit faţă de ceilalţi tovarăşi ai săi ca înfăţişare, în afara pletelor şi a bărbii uşor argintate, făcând discret cu ochiul marinarilor, a precizat: *„Ştiţi, nici noi nu le-am cumpărat de la târg! Vorba strămoşească: dar din dar se face raiul!"*

Oaspeţii au fost apoi invitaţi în careul navei la un păhărel de ţuică bătrână de Văleni, după care au vizitat toate compartimentele navei. Călugării au dovedit nu numai curiozitate, dar şi-au manifestat chiar dorinţa de a cunoaşte aparatele şi instalaţiile de la bordul bricului, de funcţionarea unora dintre ele nefiind tocmai străini.

La plecare, spre marea lor bucurie, au primit din partea comandantului şi a întregului echipaj un mic compas magnetic cu suspensie cardanică pentru ambarcaţiuni, o hartă, precum şi câteva instrumente de navigaţie costieră. Vizibil tulburaţi, înainte de a părăsi nava, după strângerile bărbăteşti de mână, starostele lor s-a adresat marinarilor cu laica şi tradiţionala urare *„Vânt bun în vele!"*. Apoi întregul grup s-a aplecat, atingând cu degetele mâinilor drepte puntea corăbiei, pentru ca în continuare să facă aceleaşi cruci mari şi îndesate, rostind la unison: *„Dumnezeu să vă aibă în pază!"*

Întrucât bricul era aşteptat să sosească în Constanţa la data de 31 august, se renunţă la escala prevăzută în portul Salonic şi se ia drumul spre Dardanele.

Cu toată înverşunarea vântului de nord-vest, după o zi şi jumătate de navigaţie grea, velierul intră în strâmtoare. Deşi datele privind trecerea navei prin Bosfor şi Dardanele, atât la dus cât şi la întoarcere, fuseseră comunicate din timp autorităţilor turceşti, comandantul fortului de la Canakkale era în necunoştinţă de cauză.

Cu o lovitură de tun, „Mircea" este somat să ancoreze. Până la venirea răspunsului telegrafic de la Istanbul, precum că bricul avea firman de trecere prin strâmtori, s-a lăsat întunericul. Deşi târziu, se începe traversarea Mării Marmara. Vântul este favorabil navigaţiei

cu vele, nava depăşeşte uşor viteza de 9 noduri, reducând astfel mult din timpul pierdut.

Marea Neagră, cunoscută încă din antichitate ca rea şi neprimitoare, de această dată îşi dezminte numele. Cerul senin, vântul din sud-est, numai potrivit ca direcţie şi intensitate, permit mărirea suprafeţei velelor prin adăugarea bonetelor (baloanelor).

„Mircea" zboară părând desprins de valuri, asemenea unui pescăruş tânăr şi jucăuş căruia i s-a redat libertatea.

Cu o zi mai devreme decât fusese planificat, înainte de lăsarea serii bricul ajunge în Constanţa; spre satisfacţia celor prezenţi, el intră în port cu velele întinse. Ca de obicei fanfara marinei, prezentă pe crucişătorul „Elisabeta", intonează cunoscutul marş de întâmpinare, în timp ce marinarii tuturor navelor militare aflate în port, urcaţi în arborade sau de pe punţi, salută cu beretele ridicate deasupra capetelor, în vuietul necontenit al uralelor.

S-a încheiat astfel un marş de aproape două luni, în care, săptămâni întregi, ca niciodată într-un asemenea anotimp, şi-au făcut de cap furtunile. În tot acest timp s-au parcurs 2720 de mile marine numai cu velele. Marinarii de pe „Mircea", de la comandant la bucătar, deşi mai... supli, sunt sănătoşi şi vioi. Medicul bordului, în afara bandajării a câte unui deget strivit sau aplicării de cataplasme cucuielor celor neatenţi, nu a avut nici un caz de îmbolnăvire. Ciuma din Egipt s-a dovedit a fi şi ea mai mult o sperietură.

Drept recompensă pentru eforturile depuse în condiţii grele şi pentru modul exemplar în care marinarii şi-au făcut datoria, comandantul Flotilei de Mare a acordat trei zile de repaus întregului echipaj...

Toată luna septembrie a fost încărcată. Manevrele navale la care a participat şi bricul au impus numeroase ieşiri în mare pe timp de zi sau de noapte. Au urmat apoi tot felul de examene la bord susţinute de ofiţerii care urmau să fie avansaţi în grad sau promovaţi în funcţie.

În luna decembrie „Mircea" a fost planificat pentru deratizare şi dezinfectare. Iată cum s-au făcut aceste operaţiuni la bordul bricului, în urmă cu un secol:

Dacă în zilele noastre distrugerea rozătoarelor, carcalacilor şi a celorlalte insecte „ambarcate" pe nave se face cu substanţe toxice puternice de tipul gazului Ciclon B, folosindu-se măşti şi costume adecvate, nu aceleaşi posibilităţi le aveau la îndemână înaintaşii noştri. În toate marinele militare sau civile de pe glob metodele şi mijloacele folosite erau aceleaşi.

Primele măsuri înaintea operaţiunilor propriu-zise începeau cu scoaterea pe cheu sau în locuri amenajate a alimentelor, hainelor, aşternuturilor şi a tuturor materialelor textile în cutele şi pliurile cărora s-ar fi băgat insectele, iar fumul toxic n-ar fi putut pătrunde până la ele. Lesturile din cală (santină), unde eventual s-ar fi putut ascunde şobolanii, după caz, erau mutate din loc sau scoase pe cheu. Începând de jos, de la santină, în toate încăperile s-au înălţat vetre din cărămidă, peste care urma să se aştearnă un strat gros de jar, urmând ca peste el să se verse apoi pucioasă, elementul de bază folosit în deratizări.

Pentru ca fumul otrăvitor să fie reţinut în compartimente, în prealabil s-a făcut etanşeizarea navei, lipindu-se fâşii de hârtie groasă, muiate în dextrină, peste toate crăpăturile şi orificiile care ar fi comunicat cu exteriorul. Când s-a apreciat că nava este pregătită pentru deratizare, au intrat în acţiune sanitarii. Cu cârpe ude la nas şi pe gură, fiecare dintre ei având câte o găleată de cărbuni aprinşi şi un sac cu pucioasă, au coborât în santină. Operaţiunea începând obligatoriu de jos în sus, trebuia făcută cu mare atenţie şi în minimum de timp. O dată împrăştiat conţinutul ultimilor saci cu pucioasă peste jarul vetrelor, au fost închise şi etanşate uşile, trombele de aerisire şi tambuchiurile. Bricul a rămas ermetizat aproape două zile, după care s-a trecut la dezetanşeizarea cabinelor pentru aerisire. „Mircea" neavând ventilatoare mecanice sau electrice, au mai fost necesare încă aproximativ 30 de ore ca, în urma deschiderii hublourilor, uşilor şi desfundării trombelor, prin tiraj natural aerul să devină respirabil.

Deratizarea s-a încheiat cu spălarea tuturor suprafeţelor de lemn sau metal şi pulverizarea sau ştergerea cu cârpe îmbibate în acid fenic.

Spre regretul tuturora, s-a constatat însă că, față de eforturile depuse şi consumul mare de materiale, datorită temperaturii scăzute (-18°C) rezultatele obținute au fost mult sub aşteptări.

Iată mai jos un extras din documentele vremii, şi anume „Jurnalul de bord" al bricului „Mircea":

ÎN CEI TREI ANI DIN URMĂ NUMĂRUL ŞO'RECILOR S'A ÎNMULȚIT CONSIDERABIL, DISTRUGÂND PROVIZII, HAINE, VELATURA, ÎN LUNA DECEMBRIE VASUL ESTE SUPUS UNEI DEZINFECTĂRI ŞI ÎNCERCĂREI DE DERATISARE DE CĂTRE O COMISIE COMPUSĂ DE MINISTERUL DE RESBOI, DIN MEDICUL ŞEF AL DIVIZIEI 9 INFANTERIE LOCOT. COLONEL MEDIC PALAUZ, Dtor TĂLSESCU MEDICUL PORTULUI ŞI CĂPITAN MEDIC N. GEORGESCU, MEDICUL DIVIZIEI DE MARE Şi bricului „MIRCEA", -A TREBUIT SĂ SE SCO'TĂ ABSOLUT TO'TE MATERIALELE ŞI LESTURILE, CEIA CE A CERUT UN TIMP ÎNDELUNGAT PE GER, FORMÂNDU-SE 12 CUPTO'RE DE CĂRĂMIDĂ ÎN CABUNE ŞI CALĂ, CARI S'A UMPLUT CU JERATIC APRINS PESTE CARE S'A PUS PUCIO'SĂ, ECHIPAJUL SE MUTASE PE PONTONUL DE TORPILE DIN APROPIERE.

DUPĂ 24 ORE DE ÎNCHIDERE ERMETICĂ S'AU DESCHIS FERESTRELE ŞI TAMBUCHIURILE, S-A AERISIT ŞI SPĂLAT ARUNCÂNDU-SE ŞI ACID FENIC, DA NU S-A GĂSIT DECÂT 4 CADAVRE DE ŞO'RECI TINERI ŞI ESTE CREDINȚA CĂ DACĂ O PARTE VOR FI MURIT NU POT FI SCOŞI AFARĂ; ÎN URMĂ ŞO'RECII AU REAPĂRUT. S-AU DISTRUS APRO'PE COMPLET GÂNDACII ROŞII CARE TRĂIAU CU MILIO'NELE LA BORD.

DIN CAUZA ACESTEI ÎNCERCĂRI NU S'A PUTUT FACE NIMIC LA BORD IAR LUNA DINAINTE DE ÎNCERCARE A FOST ÎNTREBUINȚATĂ PENTRU CONFECȚIONAREA FIRETURILOR DE MARE ȚINUTĂ PENTRU ECHIPAJIU, DIN BUMBAC. ÎN IANUARIE S-A PUTUT RELUA INSTRUCȚIA.

Insuccesul aceste „încercări", care a făcut ca bricul să fie indisponibil pentru instrucție mai bine de o lună, după părerea

marinarilor vârstnici s-a datorat slabei concentrări a gazului de sulf, ermetizării imperfecte a navei şi mai ales neluării în calcul a isteţimii şi experienţei şobolanilor.

Scoaterea pe cheu a alimentelor, cazarmamentului, lesturilor şi aducerea la bord a tot felul de butoaie şi saci urât mirositori nu puteau fi trecute uşor cu vederea de versaţii şobolani. Fără a mai aştepta şi alte semne de pericol, cu mic, cu mare, toată şolobănimea a debarcat pe cheu, urmărind şi aşteptând de acolo, cu interes, desfăşurarea evenimentelor. O dată cu dezobturarea şi aerisirea bricului şi aducerea la bord a materialelor debarcate, inclusiv a lăzilor, sacilor şi butoaielor cu alimente, şobolanii şi şoarecii s-au reambarcat înaintea echipajului. Era şi cazul. Nu mai era nici un pericol.

Vechea credinţă marinărească cu şobolanii care părăsesc din timp nava care este în pericol să se scufunde conţine foarte mult adevăr. Desigur, aceste rozătoare păguboase şi îndrăzneţe, cu vechi state de ambarcare, ce se aciuiesc pe orice navă indiferent de clasă sau de pavilionul sub care navigă, nu au un al şaselea simţ, al premoniţiei, aşa cum se crede. În schimb, cele pe care le au sunt foarte dezvoltate. Primele semnale, insesizabile pentru oameni, care apar în corpul bătrânelor corăbii sau vapoare, vestind apropierea sfârşitului lor, sunt percepute de către şobolani.

Orice schimbare de temperatură, umiditate, miros sau zgomote aproape imperceptibile, dar suspecte, ca susurul apei care pătrunde prin crăpături, constituie semnalul de alarmă generală. Când nivelul apei din santină creşte încet dar constant, este ultimul indiciu că sfârşitul este aproape. Drept urmare, şobolanii vor părăsi nava în primul port în care aceasta va acosta. Aceşti locatari fără repartiţii ai spaţiilor de locuit îşi părăsesc culcuşurile numai în cazul unui pericol iminent, altfel nu pot fi debarcaţi decât folosindu-se măsuri extreme.

Sunt însă şi unele situaţii, deşi rare, când nesuferitele rozătoare purtătoare a tot felul de molime au dat bir cu fugiţii. Iată un asemenea caz, în care cadeţii de pe nava-şcoală „Mircea" (urmaşa primului bric) s-au distrat copios.

Ce se întâmplase? La dana din prova bricului a acostat un cargou turcesc de mic tonaj pe nume „Izmir". Nici nu se legase bine

nava la babalele cheului, când coverta a fost invadată de sute de şobolani. Zăpăcită de lumina soarelui puternic, şleahta rozătoarelor s-a oprit dezorientată pe punte, ca s-o ia apoi la fugă, atât cât o ţineau picioarele, spre schela care fusese dată la mal şi parâmele întinse între navă şi cheu. Schela fiind înaltă, majoritatea fugarilor a ales a doua variantă, anume parâmele. Chiţăind şi înghesuindu-se unii în alţii, şobolanii, strănutând din adâncul bojocilor şi nemaiputându-şi menţine echilibrul, au plonjat în bazin, căutând cu disperare un loc potrivit unde să se cţere pe cheu.

Explicaţia era simplă. Cabotier încărcase la Istanbul tutun neprelucrat pentru România. „Iarba dracului" proaspăt recoltată, balotată în păpuşi (snopuri) şi uşoară, a fost repede încărcată în magazii, nava plecând imediat de la cheu pentru ca marfa să nu se deterioreze absorbind umezeala.

Luate prin surprindere, istele rozătoare n-au mai avut la dispoziţie timpul necesar să se debarce. În consecinţă, o zi şi o noapte, timp în care au fost parcurse cele aproximativ 200 de mile marine care despart Istanbulul de Constanţa, şobolanii au prizat fără voie dar pe săturate tabac în cea mai pură formă. Nu trebuie uitat nici faptul că, datorită mirosului său deosebit de pătrunzător şi usturător, tutunul proaspăt nu este agreat nici de molii sau de alte insecte.

În concluzie, datorită transportului de tutun neprelucrat, nava turcească a scăpat pentru o perioadă de timp destul de lungă de şobolani.

*

În anul următor, 1904, instrucţia marinărească la bordul bricului a început în luna ianuarie, ea intensificându-se o dată cu venirea primăverii. Sub comanda locotenent-comandorului Constantin Ciuchi, în dimineaţa zilei de 26 aprilie „Mircea" pleacă spre Sulina pentru a întâmpina familia regală care venea de la Turnu Severin cu pasagerul „Orient". Împreună cu regele Carol I şi regina Elisabeta erau şi principele moştenitor Ferdinand, principesa Maria cu copiii lor, Carol, Maria şi Elisabeta. Nava fluvială era secondată îndeaproape de iahtul regal „Husar", urmat de un convoi de remorchere particulare supraîncărcate cu brăileni şi gălăţeni care

ținuseră să participe la festivitățile organizate în portul dintre Dunăre și Mare.

Monarhii au fost întâmpinați la pontonul de onoare, special amenajat, de oficialitățile locale, corpul consular, reprezentanții Comisiei Europene a Dunării și de aproape întreaga populație a Sulinei. Tradiționalul salut marinăresc cu cele 21 de salve de tun s-a făcut simultan de către bateriile de la uscat și cele ale navelor din escortă, „Oltul", „Bistrița" și „Siretul".

Pe cheu, compania de onoare formată din marinari în ținută de mare ceremonie a prezentat onorul, iar Comandantul Marinei a dat raportul suveranului. În cursul zilei (2 mai) regele a urcat la bordul lui „Mircea", dornic să-l cunoască mai îndeaproape pe acest adevărat mesager și ambasador al țării, despre care știa atâtea lucruri minunate, dar căruia nu-i călcase încă puntea.

Ca să se convingă de adevăr, a intrat în toate compartimentele și cabinele navei. Plăcut impresionat de cele văzute, regele a ținut să aibă și un schimb de cuvinte cu ofițerii și marinarii de la bord.

Ținuta ireproșabilă a acestora, dezinvoltura, răspunsurile lor politicoase, scurte și la subiect, i-au plăcut nespus de mult monarhului. La plecare, după ce i-a felicitat pe comandant și pe membrii echipajului, și-a manifestat dorința să se întoarcă la iahtul regal cu o barcă a bricului și nu cu pilotina Căpităniei portului, cu care venise. Lăsarea la apă a balenierei în urma semnalului dat prin siflee s-a făcut atât de repede și tăcut, încât regele nici n-a observat că era demult așteptat la schelă. Îndepărtându-se cu barca de bric, Carol I a dus mâna la chipiu răspunzând salutului dat de marinari la front pe vergi și a murmurat, ca pentru sine: *„Ce oameni minunați!"*

Seara, la Palatul Comisiei Dunărene a avut loc o recepție dată de membrii familiei regale, unde au fost invitați și ofițerii bricului „Mircea".

O dată cu lăsarea întunericului, strada principală a orășelului și portul au fost luminate cu lampioane suplimentare, iar în fața Primăriei s-a înălțat o uriașă stemă a țării, formată din candele colorate.

La rândul său „Mircea", împreună cu celelalte nave, au ridicat Marele Pavoaz luminos. Pentru a se marca evenimentul așa cum se

cuvenea, pavoazul bricului număra peste 300 de felinare, care în mare parte fuseseră împrumutate de la Primărie.

A doua zi în zori (3 mai) iahtul regal „Husar", pasagerul „Orient", navele din escortă şi remorcherele au plecat spre Galaţi. Câteva ore mai târziu bricul ridică ancora, îndreptându-se spre acelaşi port pentru a fi ancorat în vederea reviziei corpului şi pentru mici reparaţii.

Trei săptămâni mai târziu „Mircea" părăseşte şantierul, începând cutreierarea drumurilor fără pulbere ale Mării Negre.

La sfârşitul lunii iunie bricul este pregătit să plece în Marea Mediterană şi apoi în Adriatică, voiajul durând peste 60 de zile, adică lunile iulie şi august.

Plinurile de cărbuni, apă şi alimente au fost făcute la capacitatea maximă de depozitare a navei. La rândul lor, marinarii şi-au făcut micile provizii personale. Din păcate, ordinul ca nava să ridice ancora nu a mai venit datorită înrăutăţirii vremelnice a situaţiei internaţionale.

După cum este cunoscut, la 17 ianuarie 1904 flota japoneză a atacat fără declaraţie de război Port-Arthurul, care aparţinea la acea dată Rusiei, pricinuind grele pierderi navelor aflate în radă, după care portul a fost ocupat. Pentru a restabili situaţia, Rusia trimite din Kronstad, principala bază militară din Marea Baltică, o puternică flotă compusă din 34 de nave grele de luptă. Pentru ca forţele navale ale Imperiului ţarist să fie în măsură să se confrunte cu puternica flotă japoneză comandată de amiralul Togo, care i-ar fi barat drumul spre Port-Arthur, Amiralitatea rusă ia măsuri suplimentare. Astfel, se hotărăşte ca cele mai puternice şi moderne nave de luptă din Flota Mării Negre să se constituie într-o escadră care să se ralieze uriaşului convoi plecat din Kronstad. Nu trebuie uitat faptul că la începutul secolului XX Rusia avea cea mai puternică flotă de război din răsăritul continentului european.

În treacăt vom aminti doar câteva dintre nave, printre care „Pobodoneţ", „Rotislav", „Sinope", „Doisprezece Apostoli" şi nu mai puţin cunoscutul cuirasat „Cneaz Potemkin de Taurida", intrat în serviciu chiar în cursul anului respectiv. Ca mărime şi putere de foc, „Potemkin" ocupa un loc de mijloc printre colegii de clasă. Totuşi,

pentru comparație, vom da câteva caracteristici tehnico-tactice ale cuirasatului respectiv: lungime 140 m; lățime 22 m; grosimea blindajului 150 mm; viteză de croazieră 16 Nd; echipaj 741 oameni, dintre care 20 de ofițeri, 11 conducători de manevră şi 710 marinari. Armamentul se compunea din 16 tunuri de 152 mm, 14 tunuri de 75 mm, 4 obuziere de 305 mm, 6 tuburi lansatoare de torpile şi un mare număr de tunuri mici, considerate auxiliare.

Flota principală plecată din Kronstad urma ca, după trecerea prin strâmtoarea Calais şi apoi prin Gibraltar, să se unească la intrarea în Canalul de Suez cu escadra venită din Marea Neagră, ca apoi să iasă în Oceanul Indian.

Anglia şi Franța, cu întinse posesiuni coloniale în continentul asiatic, nu doreau ca Rusia să-şi consolideze poziția în Extremul Orient. Sub diverse pretexte diplomatice privind trecerea prin strâmtori şi canale a unor forțe navale străine în apropierea apelor lor teritoriale, recurg la adoptarea unor măsuri de aşa-zisă securitate. Astfel, Anglia şi Franța, după tot felul de şicane făcute flotei ruseşti, interzic acesteia trecerea prin Canalul de Suez, aflat sub administrație anglo-franceză.

Pus în temă de către cele două puteri occidentale asupra intenției ruşilor, sultanul Abdul Hamid al II-lea, căruia îi era frică şi de propria-i umbră, declară strâmtorile Bosfor şi Dardanele închise pentru orice navă militară aparținând țărilor din bazinul Mării Negre.

Dacă se avea în vedere faptul că sultanul nu era tocmai străin de testamentul țarului Petru I cel Mare făcut în anul 1725, prin care acesta lăsase cu limbă de moarte urmaşilor săi pravoslavnici ca, sub pretextul salvării ortodoxiei, să pună mâna pe strâmtori şi pe Constantinopol, măsura respectivă nu era tocmai ilogică.

Dacă Rusia ar fi putut constitui un potențial pericol pentru Turcia, nu acelaşi lucru era valabil pentru România.

Măsura privind închiderea strâmtorilor pentru navele militare aparținând statelor din bazinul Mării Negre nu făcea, din păcate, o deosebire între coloşii plutitori de oțel ai Rusiei şi corabia din lemn, placată cu tablă de cupru, aparținând României. Cum s-ar spune, cuirasatele ruseşti erau băgate în aceeaşi oală cu „Mircea". Orice discriminare făcută între navele „militare" ar fi putut da loc la

conflicte diplomatice. Drept urmare, bricul nostru, care obținuse toate avizele privind vizitarea porturilor mediteraniene ale Italiei şi Serbiei, şi le-a văzut anulate.

Mircea nu-şi va întrerupe activitatea, dar va fi nevoit să navige în Marea Neagră până târziu, când gheţurile vor încătuşa litoralul.

În ceea ce priveşte războiul naval ruso-japonez, desfăşurat în strâmtoarea Tuşima în zilele de 27-28 mai 1905, între forţele japoneze care numărau 22 cuirasate, 18 crucişătoare, 63 distrugătoare, şi cele ruse, compuse numai din 12 cuirasate, 13 crucişătoare şi 9 distrugătoare - s-a soldat cu un adevărat dezastru pentru cele din urmă. Flota din Marea Neagră a Rusiei, chiar dacă s-ar fi raliat celei din Marea Baltică, n-ar fi schimbat cu nimic raportul de forţe.

Nepermiţându-se de către Turcia trecerea prin strâmtori a cuirasatelor ruseşti, într-un fel sau altul, acestea au fost salvate de la pieire.

ANII 1905-1914

Perioada anilor 1905-1914 este foarte bogată în evenimente atât pe plan intern, cât şi extern, care în mare măsură vor influenţa statul român şi Marina.

Darea în folosinţă a podului de la Cernavodă, înfiinţarea Serviciilor Fluviale şi Maritime, stabilirea liniilor de navigaţie cu caracter regulat şi permanent în Marea Mediterană, precum şi dragarea, protejarea cu diguri a portului şi modernizarea acestuia, deveniseră o realitate.

Cele 12 nave de mărfuri şi pasageri ale SMR-ului şi celelalte 5 cargouri ale societăţii particulare de navigaţie maritimă „România", sub pavilion românesc, navigau deja în Marea Mediterană şi Oceanul Atlantic. Visul de o viaţă al cărăuşilor mărilor se împlinise: *„Marinarii noştri, navele noastre, mărfurile noastre!"*

Contribuţia adusă de marina comercială la bugetul şi economia ţării devenise substanţială.

În portul Constanţa îşi fac apariţia vapoarele străine de mare tonaj. Pe lângă vasele comerciale, tot felul de nave de război sau întregi escadre ale marilor puteri vin în vizită având la bord înalţi demnitari, mesageri sau chiar capete încoronate.

În anii respectivi în rada portului Constanţa au ancorat nave de luptă din Marea Britanie, Franţa, Germania, Austro-Ungaria, Italia, Bulgaria şi multe alte ţări.

O vizită surpriză a constituit-o cea a cuirasatului rus „Kneaz Potemkin"(21 iunie 1905) şi a torpilorului 267, urmate de o escadră întreagă venită după cele două nave, să... le ia acasă.

Aşa cum este cunoscut, echipajele răzvrătite împotriva regimului ţarist, care numărau peste 700 de marinari şi abordaseră drapelul Revoluţiei, a pus serioase probleme statului român întrucât răzvrătiţii au cerut azil politic. În urma acordării acestuia cuirasatul şi torpilorul, rămânând fără combustibil şi echipaje, au fost duse la remorcă la Odessa.

În anul 1906, bricului, care păşise în al douăzeci şi cincilea an, i se fac unele schimbări în Şantierul Arsenalului Marinei din Galaţi. Astfel, îi sunt modificate cazarma echipajului în scopul lărgirii

spațiului şi se desființează cabinele de sub scări. Tunurile Nordenfeld, care ocupau o însemnată parte a punții, nejustificându-şi utilitatea, au fost debarcate. În schimb s-a montat un dinam care urma să asigure energia electrică necesară luminilor de navigație, ecranelor aparaturii de la bord, cutiei hărților de pe comandă şi interioarelor navei. Deşi această măsură privind iluminatul electric al navei era bine venită, datorită performanțelor slabe ale agregatului nu s-au obținut rezultatele scontate.

În anii următori bricul va naviga pe Dunăre şi în Marea Neagră, participând la lucrări hidrografice, la diverse cercetări ale fundului mării (făcute cu scafandri grei), va fi navă de legătură, de transport sau iaht pentru croaziere. Indiferent însă de misiunile încredințate, echipajul bricului şi-a făcut conştiincios datoria.

Căpitănia portului, care nu dispunea în anul 1909 de un serviciu propriu de intervenție şi salvare, încheie un contract pe timp nelimitat cu Marina Militară, ca aceasta să-i pună la dispoziție bărcile bricului „Mircea" în caz de nevoie, în situația când nava se afla în port.

Colaborarea respectivă s-a dovedit a fi bine inspirată, căci altfel inaugurarea modernizării portului Constanța ar fi fost umbrită de naufragiul unei corăbioare care era să se scufunde chiar în gura portului.

Totul a plecat de la o greşeală a comandantului care, încercând să-şi schimbe locul de ancoraj, nu a ținut cont de starea proastă a mării şi de direcția şi tăria vântului. O dată virată ancora, caicul a fost dus cu repeziciune de vânt şi de valuri spre blocurile de beton ale digului.

Caicul, ridicând pavilionul „Ajutor!", este văzut de micul remorcher „Vârtejul", folosit la lucrările portuare şi aflat în apropiere, care intervine încercând să abată corabia din drumul ei spre dig; nu numai că nu reuşeşte, dar riscă şi el să eşueze. Din fericite semnalul „Ajutor!" a fost văzut şi de bric. Imediat băcile nr.1 şi nr. 2 pleacă spre corabie. Practic, este remorcată... cu tot cu salvator, scoasă din zona periculoasă şi ținută pe loc până la venirea remorcherului „Sulina", care, împreună cu bărcile lui „Mircea", reuşeşte să ducă corabia într-un loc adăpostit.

Martorii oculari au declarat atunci, cu mâna pe inimă, că în viața lor nu mai văzuseră așa ceva: două bărci să mute o corabie...

La cinci zile de la salvarea navei de la naufragiu, adică pe 27 septembrie 1909, au loc festivitățile inaugurării portului modern Constanța. Bricul „Mircea", împreună cu toate navele Marinei Militare şi Comerciale, este prezent la această epocală sărbătoare a poporului nostru.

Evenimentul marca de fapt începutul unei noi etape a dezvoltării României pe drumul progresului în care se angajase. Tăierea panglicii portului Constanța de către regele Carol I s-a făcut în sunetele fanfarei, al uralelor nesfârşite ale zecilor de mii de participanți aflați de față şi al asurzitoarelor salve de artilerie.

După încheierea acestor sărbători, „Mircea" îşi va relua programul său obişnuit de navă-şcoală.

Anii care au urmat au adus unele modificări ale situației politico-militare mai ales în sud-estul Europei. În luna septembrie 1912 începe primul război balcanic. Bulgaria, Serbia, Muntenegru şi Grecia declară război Turciei. România adoptă o poziție de strictă neutralitate armată. În același timp, în urma tensiunii create între musulmani şi creştini în Armenia, zece state, printre care şi România, trimit nave de luptă la Constantinopol pentru a asigura protecția conaționalilor creştini şi a personalului diplomatic.

Crucişătorul „Elisabeta", singura noastră navă de război, aparținând din toate punctele de vedere trecutului, dar având un echipaj excelent instruit iar la comandă pe experimentatul căpitan-comandor Nicolae Negru, se alătură cuirasatelor şi crucişătoarelor marilor puteri. Ancorarea în Bosfor a modestului şi vârstnicului bastiment nu a scăpat ironiei diplomaților străini. Astfel, la un cocteil organizat la bordul navei amiral a escadrei franceze, crucişătorul „La Fronde", comandantul acestuia i-a declarat la o cupă de şampanie căpitanului-comandor Negru: *Sunt convins că România are desigur interese majore în zonă, dacă şi-a trimis aici... întreaga flotă!"*

După normalizarea situației în Turcia, la 16 iunie 1913, „Elisabeta" revine în țară. De fapt acesta a fost ultimul marş al crucişătorului, făcut în porturi străine.

Într-un climat internațional complet confuz, izbucnește cel de-al doilea război balcanic între România și Bulgaria, pacea restabilindu-se în august 1913. Imediat traficul de pe Dunăre va reveni la normal. „Mircea" la rândul său își va lărgi aria de navigație și în sud-vestul bazinului pontic, având ca port de bază Constanța.

Deși suntem în a doua jumătate a lunii septembrie, căldura mare pentru un asemenea anotimp îi face pe marinari să se creadă în plină vară. „Mircea", abia întors de la Sulina, se găsea acostat la Dana Zero, loc ce i se repartizase în urma modernizării portului. Puțin mai departe se afla nava poștală a SMR-ului, „Dacia", care ridicase presiunea la căldări, urmând să plece la ora 16 spre Alexandria.

Fiind sfârșit de săptămână, mai mult de jumătate din echipajul bricului fusese debarcat pentru program „de sac", adică să-și spele lenjeria de corp, hainele și hamacele în spălătoarele cazărmilor de pe cheu, unde condițiile erau mult mai bune decât pe navă.

Avându-se în vedere programul lejer, la bordul navei rămânând numai ofițerul de gardă și serviciile, peste tot era liniște și pace. În dimineața respectivă își pusese banderola pe braț locotenentul Nicolae Gonța, urmând ca a doua zi să-l înlocuiască sublocotenentul Virgil Dragalina, proaspăt ambarcat pe „Mircea". Schimbarea ofițerilor de gardă, exceptând zilele de sărbătoare, se făcea în fața comandantului navei - în situația respectivă locotenent-comandorul Emil Oprișan, dezmierdat de subalterni, datorită ochelarilor pe care îi purta uneori, cu familiarul nume de Babacu. Oprișan era un bărbat în jur de patruzeci de ani, cu tâmple ușor argintate, care se bucura în rândul ofițerilor și al superiorilor de mult respect datorită pregătirii profesionale și caracterului său integru. Acum, când nava se găsea în siguranță la cheu, după un control de rutină, a plecat și el spre casă, de unde lipsise câteva săptămâni.

Sublocotenentul Dragalina, știind că până la intrarea în serviciu avea la dispoziție o după-amiază și o noapte întreagă, s-a hotărât să facă mai întâi o plimbare pe cheu și apoi să citească și să se odihnească. Virgil era un tânăr mult prea cumpătat și serios pentru vârsta sa. Nu fuma, nu bea, nu-i plăceau petrecerile și nici compania fetițelor de la Cazinou sau Atlantic Bar, pe care ceilalți le găseau

delicioase. Lui, aceste preotese ale dragostei, cu eternul lor zâmbet ofilit pe buze, mirosind a secărică, tutun şi parfum de frizerie, nu-i trezeau decât sentimente de sinceră compasiune. Concepţiile despre viaţă ale tânărului sublocotenent se datorau în mare măsură educaţiei primite.

Provenind dintr-o familie de intelectuali, militari de carieră, originari din Lugoj (localitate încorporată în Imperiul Austro-Ungar la acea dată), Victor fusese crescut în spiritul dragostei de ţară, de drapel, în spiritul onoarei şi al datoriei. Bunicul său, Alexandru Dragalina, ca şi tatăl său Ioan, ambii ingineri geodezi, făcuseră studii de specialitate la Viena. Cu ani în urmă, amândoi îşi dăduseră demisia din slujba împăratului Wilhelm şi veniseră cu tot cu familii în patria mumă, unde fuseseră încadraţi corespunzător funcţiei şi gradului. După ani de serviciu în diverse garnizoane, locotenent-colonelul Ioan Dragalina a fost numit comandantul unei unităţi de artilerie din Constanţa. Aici şi-a desfăşurat conştiincios activitatea, rămânând însă, datorită modestiei care îl caracteriza, într-un deplin anonimat.

O dată cu intrarea României în primul război mondial, la 17 august 1916, i se încredinţează greaua misiune de a opri ofensiva armatelor germane pe linia de apărare Turnu Severin-Cerna-Oituz. Din nefericire, cel care a organizat oprirea înaintării cotropitorilor va cădea răpus de gloanţele mitralierelor duşmane. În Cartea de Aur a eroilor neamului, proaspătul general de brigadă este primul dintre marii noştri comandanţi căzuţi la datorie (27 octombrie 1916).

Pe de altă parte, mama lui Virgil, o intelectuală erudită, îşi pusese la rândul ei amprenta pe cultura feciorului, cultivându-i gustul pentru frumos, poezie, artă, literatură şi muzică. Din contopirea acestor influenţe s-a profilat conturul moral şi intelectual al tânărului Dragalina. Exigent şi scrupulos în îndeplinirea îndatoririlor care îi reveneau ca ofiţer de marină, el rămânea totuşi tributar înclinaţiilor sale native spre meditaţie şi visare. De aceea în sufletul său s-a dat o continuă luptă între profesia dură pe care şi-o alesese şi nostalgica poezie a mării.

Fără un scop anume, în după-amiaza respectivă, Dragalina, furat de acel freamăt al portului, s-a apropiat de vaporul poştal

„Dacia". Pe cheu era mare forfotă. Un nesfârşit convoi de căruţe îşi aştepta rândul la descărcat. Coţadele încărcate cu alimente proaspete şi băuturi fine erau ridicate de bigile vasului şi depuse cu grijă pe covertă. Auzindu-se strigat pe numele mic de cineva din mulţimea de pe cheu, Dragalina a întors capul.

Peste un minut se îmbrăţişa cu colegul său de bancă, Constantin Istrate, poreclit „Cloanţă", datorită nasului său mare şi încovoiat. Ca mulţi alţi tineri absolvenţi, la cererea Ministerului Transporturilor, Cloanţă fusese detaşat pe timp nelimitat ca ofiţer la bord pe nava respectivă.

- Hai, urcă puţin pe punte, să-i vezi pe ceilalţi camarazi ai noştri, Pache, Urechilă şi Piticu'! Mardare, mai mare decât noi cu trei promoţii, a fost numit astă-vară secundul vasului. El vorbea foarte frumos despre tine. Ultima dată când ne-am depănat amintiri din anii petrecuţi pe „Mircea", a spus că, dacă ai avea măcar un gram din sarea mărilor, ai fi cel mai grozav „lup" pe care l-a cunoscut vreodată.

După o mică ezitare, mai mult dus pe sus, Dragalina a acceptat invitaţia. În spaţiosul şi elegantul restaurant de clasa I, capitonat cu pluş vişiniu şi luminat discret cu candelabre aurite, erau ocupate doar câteva mese de către cei care întârziaseră să servească prânzul şi se delectau acum cu acordurile în surdină ale orchestrei.

Două tinere elegant îmbrăcate şi proaspăt fardate, aflate la o masă retrasă, i-au făcut cu degetele bezele lui Virgil de cum a trecut pragul încăperii. Mesajele cupidoniene poate ar fi continuat dacă Cloanţă, om de-al casei, nu le-ar fi oprit discret avântul, dându-le de înţeles că dorea intimitate.

După câteva minute, fără ca cineva să fi făcut vreo comandă, un chelner spilcuit şi-a făcut apariţia purtând pe o tăviţă o sticluţă de coniac şi câteva pahare. Ca niciodată până atunci, Virgil simţea nevoia să se destindă şi chiar să bea puţin. Nici n-au ridicat bine paharele să închine cu ocazia sărbătoririi evenimentului, când în pragul uşii apăru Urechilă. După îmbrăţişările de rigoare, toţi trei au ciocnit câte un păhărel, după care acesta şi-a invitat colegii la cabina lui, unde... întâmplător avea la gheaţă două butelci de Cotnari. Deşi

băută cu măsură, licoarea a contribuit din plin la rememorarea plăcutelor amintiri din anii de şcoală.

Trei semnale lungi ale soneriei le-au amintit ofiţerilor gazdă că era cazul să se prezinte la comanda navei, unde trebuiau să raporteze comandantului (fiecare, din sectorul său de activitate) dacă totul era pregătit în vederea plecării în cursă a navei.

Camarazii l-au asigurat pe Virgil că în maximum un sfert de oră vor fi înapoi, întrucât nu erau probleme, iar în ceea ce priveşte serviciul de cart amîndoi urmau să intre după orele zero. Împreună cu ei urma să vină şi ofiţerul secund, care nu ştia încă de venirea lui la bord.

Rămas singur în cabină, Virgil a considerat că până la revenirea colegilor nu strică să se întindă puţin în cuşetă, lucru pe care l-a şi făcut... Un uşor curent de aer asemenea adierii unui zefir l-a trezit din moleşeala şi visarea în care se scufundase. Huruitul slab şi monoton - probabil, de la maşini - îi gâdila uşor tâmplele, în timp ce pe hubloul deschis venea fâşâitul clar al filoanelor de apă care spălau bordajul.

Ceva nu era tocmai în regulă. Cu un gest mecanic şi-a scos ceasornicul din buzunarul de la piept al vestonului... Îl privi de două ori. Arăta ora 18. Speriat, se apropie de hublou. Undeva, departe, în ceaţa sinilie se profila inconfundabilul far de la Caliacra. Scutură din cap. Aşa ceva nu era posibil. Uşa glisantă a cabinei se deschise brusc şi în cadrul ei, cu o figură speriată şi spăşită, apăru Istrate.

- Virgile, iartă-ne! Raportul s-a prelungit neaşteptat de mult. Noi am crezut că tu, înţelegând situaţia, ai şi plecat de mult...

Dragalina scutură a doua oară din cap, după care recunoscu:

- Eu sunt de vină! Nu ştiu cum s-a întâmplat, dar am aţipit.

Urechilă părăsi cabina şi se întoarse însoţit de ofiţerul secund. Mardare se încruntă, apoi râse cu poftă de păţania sublocotenentului. Pus în temă de Dragalina, care l-a informat că a doua zi la ora 8 urma să intre în serviciul de gardă, Mardare, împreună cu ceilalţi ofiţeri, au constituit un adevărat consiliu, luându-se în calcul toate variantele posibile pentru a-l scoate din impas.

Cea mai bună soluţie, cu care toţi au fost de acord, rămânea nava „Principesa Maria", care se găsea la Constantinopol şi urma să plece în ţară chiar în dimineaţa zilei următoare. Operaţiunea era

simplă: Dragalina urma să se ambarce pe „Principesa Maria“ şi să vină acasă. Această navă fiind cea mai rapidă pe care o poseda SMR-ul, navigând lejer cu 17 noduri, în maximum 11 ore era în Constanţa. Toată tevatura trebuia să se facă fără tam-tam. Nimeni nu-l văzuse pe Virgil şi nici nu auzise de vreo călătorie. Ofiţerii de pe „Principesa“, în cea mai mare parte colegi cu Virgil, urmau să fie la fel de discreţi.

Ajuns la bric, dacă întârzierea nu ajunsese la urechile „babacului“, treaba era simplă. În caz contrar trebuia pregătită o istorie cât mai plauzibilă, ceva cu un chef neprevăzut, fără a aminti nimic despre Constantinopol...

Tânărul sublocotenent nu şi-a contrazis cu nimic camarazii care vroiau să-l ajute, dar nici nu şi-a manifestat entuziasmul pentru soluţia propusă.

A doua zi programul de pe „Mircea“ s-a desfăşurat chiar mai destins decât de obicei. La ora 8 serviciile erau schimbate cu excepţia ofiţerului de gardă, care întârziase să se prezinte la bord. Locotenentul Gonţa nu era alarmat. Micile întârzieri în zilele de sărbătoare, deşi foarte rare, erau totuşi scuzabile. După câteva ore bune de aşteptare intră însă la bănuieli. Corectitudinea lui Dragalina nu putea fi pusă la îndoială; însemna, totuşi, că ceva se întâmplase. Cea mai înţeleaptă măsură pe care o putea lua era să aştepte.

Tocmai când îşi frământa mintea ce anume i se putuse întâmpla camaradului său, şeful de cart îl anunţă că pe dană apăruse comandantul. Asta mai lipsea, acum! Gonţa îşi aranjă sumar ţinuta şi, când acesta păşi pe puntea bricului, îi prezentă raportul:

- Domnule locotenent-comandor, în timpul serviciului meu nu s-a întâmplat nimic deosebit... Echipajul se găseşte la...

Oprişan îi făcu semn să se oprească.

- Atunci de ce eşti tot dumneata cu banderola pe mână?!

- Ştiţi... Eu cred că sublocotenentul Dragalina este bolnav... Ieri după-amiază l-am văzut ţinându-se cu mâna de burtă.

„Sfântă camaraderie...“ gândi probabil Babacu', căruia îi apăru un zâmbet fugar la colţurile gurii. Nu-i ceru nici un amănunt lui Gonţa, convins că pişicherul de locotenent îşi pregătise tot felul de presupuneri cu care să-l îmbrobodească.

- Bine, concluzionă Oprişan. Eu rămân la bord. Când apare Dragalina, să vină direct la cabina mea. Îl aştept.

Spre seară, „Principesa Maria" a acostat lângă bric, iar voiajorul nostru de ocazie, în doar câteva minute, era pe puntea lui „Mircea".

- Unde ai fost, măi, Casanova? îl luă în primire Gonţa, privindu-i obrajii palizi şi nebărbieriţi dar mai ales uniforma uşor şifonată. Ducându-l apoi mai departe pe schelă, îi spuse: Vezi că Babacu' e la bord. Ştie că n-ai dat de ieri pe la navă... Te aşteaptă jos, la cabină, să te săpunească. Trage-i şi tu o poveste. Eu i-am spus că te simţeai cam rău cu sănătatea. Ştii doar că, în astfel de situaţii, Oprişan e înţelegător şi nu se bagă în amănunte. Dar acum spune-mi şi mie unde naiba ţi-ai plimbat anatomia, să ştiu şi eu dacă a meritat să-ţi ţin locul atâtea ceasuri!

- În Turcia, răspunse obosit Dragalina.

- Unde, mă?!... îşi rotunji ochii Gonţa, convins că Virgil o făcuse o dată lată şi nu-i trecuse încă mahmureala.

- Unde ai auzit!

După o scurtă pauză, aventurierul fără voie îi povesti toată dandanaua prin care trecuse. Cînd a terminat, Gonţa i-a şoptit şuierător la ureche:

- Dacă îi spui Babacului toată tâmpenia asta, ia-ţi adio de la sabie şi uniformă. În cel mai fericit caz o să fii trecut în rezervă. De regulă asemenea fapte ţin de Codul Penal şi se pedepsesc cu ani grei de pârnaie. Ceea ce ai făcut tu nu înseamnă altceva decât sustragerea de la seviciul de gardă, la care ai fost numit prin ordin de zi, părăsirea ţării fraudulos, fără aprobarea Ministrului de Război şi revenirea la navă după 24 de ore, adică dezertare curată. Apoi Oprişan, chiar dacă te ştie băiat cuminte, nu te va putea ajuta cu nimic, fiind depăşit de situaţie. Ascunzându-ţi fapta, devine automat tăinuitorul tău, adică complice. Aşa că fă cum ţi-am spus, trage-i o poveste simplă dar credibilă, cum că erai deranjat la stomac şi ai vrut să te dregi cu palincă, dar toate ţi-au ieşit pe dos.

- Eu nu pot să mint. Îi voi spune adevărul. Cinstea şi onoarea mea de ofiţer sunt mai presus de orice.

- Mă, deşteptule, mai slăbeşte-mă cu onoarea ta cazonă pentru o nenorocită de întâmplare care, după cum vezi, se termină fără urmări; vrei să-ţi închei cariera de ofiţer la nici 21 de ani? Peste câteva luni, chiar dacă s-ar afla ceva dspre această aiureală, nimeni n-ar lua-o în serios. Aşa că termină odată cu onoarea ta de Don Quijote care îi poate băga în încurcătură şi pe alţi nevinovaţi. Dacă nu vrei să faci cum ţi-am spus, du-te jos la comandant şi povesteşte-i toată tâmpenia, să vezi ce-o să se bucure că l-ai băgat în rahat până la gât...

Fără a mai asculta pledoaria camaradului său, Dragalina coborî grăbit treptele îndreptându-se spre cabina comandantului. Intrat în încăperea strâmtă, sublocotenentul salută scurt, la care Oprişan îi răspunse înclinând uşor capul, continuând să-şi facă ordine în hârtii. Puţin mai târziu îi aruncă o privire binevoitoare lui Dragalina pe deasupra pince-nes-ului, semn că nu uitase de prezenţa lui. După ce termină se lăsă pe spătarul scaunului şi, cu un glas scăzut, cum obişnuia în astfel de ocazii, i se adresă:

- Vă ascult, domnule sublocotenent! Fiţi scurt şi la subiect. Unde aţi fost şi de ce aţi întârziat la schimbarea serviciului?

Dragalina nu-l lăsă pe Oprişan să aştepte. Cu o seninătate dezarmantă, îl privi deschis în ochi şi îi spuse, aproape silabisit:

- La Constantinopol, domnule comandant.

În faţa unui asemenea răspuns neaşteptat, lui Oprişan îi căzură ochelarii în sertarul biroului, din fericire rămas întredeschis.

Revenindu-şi din şocanta surpriză şi bucuros că pince-nes-ul rămăsese întreg, îi făcu semn cu mâna să continue. Fără să se tulbure, Dragalina îi povesti comandantului întreaga aventură prin care trecuse, cu mai multe detalii decât îi dăduse lui Gonţa, amintind printre altele şi opiniile foştilor camarazi, ambarcaţi pe „Principesa Maria". Oprişan l-a urmărit cu mare atenţie, fără să-l întrerupă măcar o singură dată. Când sublocotenentul şi-a terminat de istorisit epopeea, minute în şir în cabină nu s-a auzit decât tic-tac-ul ceasornicului cu carcasă de porţelan, din perete.

Potrivindu-şi ochelarii care refuzau să mai rămână pe nasul brobonit de sudoare, Babacu' îşi scoase din sertar pipa, îi umplu tacticos găvanul cu tutun englezesc, lucru pe care îl făcea numai în

ocazii deosebite, o aprinse, ca după câteva pufăituri să i se adreseze cu acelaşi ton scăzut:

- După câte ştiu eu, tinere, dumitale nu-ţi place să bei şi nici să-ţi pierzi timpul în compania fetiţelor de la Cazinou.

- Da, confirmă acesta, stânjenit oarecum că Oprişan cunoştea asemenea amănunte privind intimităţile vieţii sale personale.

- Acum te rog să-mi spui cinstit: în afara celor două păhărele de coniac şi cel de vin, pe care recunoşti că le-ai băut, nu mă priveşte unde, ai mai golit vreunul?

- Până la Constantinopol, nu!

- Lasă Constantinopolul, nu discutăm despre himerele dumitale! Îi tăie autoritar dar politicos vorba Oprişan. Vreau să-mi spui dacă da sau nu!

Dragalina îşi încreţi uşor fruntea, nefiind sigur dacă înainte de a se lungi în cuşetă mai băuse şi restul de Cotnari, rămas în pahar. De aceea se mulţumi să ridice din umeri.

- Dar după ce... mă înţelegi ce vreau să spun, ai adormit imediat?

- Da, confirmă Dragalina. Am aţipit.

- Asta am vrut să ştiu, bătu uşor cu degetul arătător în tăblia mesei Oprişan, după care îl invită pe sublocotenent să ia loc pe singurul taburet existent în cabină.

Urmă apoi un lung logos despre influenţele nefaste ale alcoolului asupra organismului uman, indiferent dacă este consumat zilnic sau ocazional. Mai întâi au fost luaţi în discuţie pilangiii profesionişti, care se consideră căliţi şi net superiori diletanţilor. În realitate, după doar câţiva ani ei îşi pierd acea aparentă rezistenţă la alcool, se îmbată repede, uitând şi cum îi cheamă. Ei se recunosc uşor, preciză Babacu', după nasul roşu, petele de pe faţă şi mai târziu tremurul mâinilor. Această categorie de rataţi îşi distrug pe rând cariera, sănătatea şi viaţa, devenind o adevărată pacoste pentru propriile familii şi pentru societate.

Sublocotenentului, după cum i se brobonise fruntea de sudoare, era clar că nu-i plăcea deloc dizertaţia medicală a Babacului, considerând probabil că nu-şi avea rostul, fiind pe cât de deplasată,

pe atât de plictisitoare. Dar, neavând cum s-o evite, răbda cu stoicism.

Oprişan era însă de altă părere. După ce a mai pufăit de câteva ori din pipă, a continuat:

- Pentru băutorii de ocazie, care nu cunosc pericolul real al acestei otrăvi deghizate în elixir şi bravează, consecinţele sunt dezastruoase, comparativ cu ale beţivanilor notorii. În urma ingurgitării unei cantităţi mari de băutură, mulţi dintre ei pot deveni violenţi, capabili de fapte reprobabile, despre care la trezire nu-şi mai aduc aminte. Aceştia pot avea vedenii, halucinaţii sau, şi mai grav, pot intra în comă alcoolică. Trăirea acestor năluciri este atât de intensă încât nici după trezirea completă nu pot face deosebirea între vis şi realitate.

În final, Oprişan i-a recomandat sublocotenentului să evite complet băuturile sau, dacă nu, cel puţin cât timp va fi ambarcat pe „Mircea", simbol viu al Marinei Române.

- Altfel nu m-ar mira, a adăugat el, ca după un chef asemănător să-mi spui că vii din Singapore... Cât priveşte discreţia privind voiajul imaginar pe care pretinzi că ţi-au recomandat-o prietenii de pahar, rămâne perfect valabilă. Ea îţi va păstra buna reputaţie de care te bucuri. Povestind şi altora despre „voiajele" dumitale, nu înseamnă altceva decât să faci o declaraţie privind starea precară a sănătăţii pe care o ai în prezent. Pus într-o asemenea situaţie delicată, eu nu pot face altceva decât să te trimit la spital pentru un examen de specialitate, sau să-ţi cer debarcarea. Revenind acum la faptul că nu ai schimbat serviciul pe navă, începând de astăzi eşti consemnat 10 zile la bord. Mergi acum şi înlocuieşte-ţi camaradul care ţi-a ţinut locul. Şi mulţumeşte-i...

- Ei, ce i-ai îndrugat Babacului? l-a întrebat Gonţa, mort de curiozitate, imediat cum a urcat Virgil pe punte.

- Adevărul!

- Eşti nebun de legat!

- Asta a spus şi el, dacă mai povestesc şi altora nălucirile mele. Nu numai că n-a crezut o iotă din tot ce i-am povestit, dar m-a ameninţat şi cu trimiterea la un control medical. După părerea lui sunt alergic la alcool, acesta provocându-mi grave tulburări de

comportament. În final m-a pedepsit cu zece zile consemnare la bord. Discuția s-a oprit aici.

La despărțire, Gonța i-a spus:

- Virgile, eu îți dau un sfat. Ştii că, în puținele ceasuri de odihnă pe care le are în nopțile când suntem în mare, Oprişan se culcă îmbrăcat şi încălțat, slăbindu-şi doar cureaua de la pantaloni. Nimeni nu l-a văzut vreodată pe comandantul nostru în izmene sau în cămaşă de noapte... Vezi că doarme iepureşte. Cea mai slabă pârâitură îl trezeşte din somn şi... a şi urcat pe punte. Tu ascultă-mă pe mine, intră în cabina lui în vârful picioarelor, scoate-i cu grijă încălțările şi sărută-i tălpile. Merită! A fost singura cale de a te salva... Şi apoi nici nu te-a pedepsit. Aşa cum ştii, mâine în zori „Mircea" iese în mare şi ne întoarcem după două săptămâni, aşa că nu eşti numai tu consemnat la bord... Şi eu...(bolborosi ca pentru sine Gonța), şi eu care credeam că îl cunosc bine pe Babacu'...

Începând cu anul următor evenimentele s-au derulat foarte repede. Printre acestea, unul mai important a avut loc la 6/19 iunie 1914, când pentru prima dată a venit în România un țar al Rusiei. Cunoscut în cercul intim al palatului sub numele de Niky, țarul Nicolae al II-lea a sosit în portul Constanța la bordul iahtului „Standard", împreună cu întreaga familie imperială, într-o vizită oficială.

Iahtul este escortat de o puternică escadră formată din crucişătoarele grele „Kagul" şi „Almaz", precum şi din patru torpiloare.

La intrarea în apele teritoriale româneşti un aeroplan iese în întâmpinarea escadrei, salutând nava imperială prin înclinarea aripilor. Tradiționalul salut marinăresc *„Bun venit în apele noastre!"* dat formației de nave ruseşti i-a revenit bricului „Mircea". Pregătit din timp cu platforme special amenajate, pe care s-au montat tunuri de mare calibru destinate unor asemenea ocazii, bricul i-a surprins pe musafiri prin salvele de tun trase, care s-au dovedit a fi chiar mai puternice decât cele ale crucişătorului „Kagul".

Pilotat de experimentatul comandor Mărgineanu, yahtul „Standard" acostează la ora 10 la dana oficială nr. 1. Înalții oaspeți

sunt întâmpinați de regele Carol I, regina Elisabeta, întreaga familie regală, precum și de numeroși demnitari români și străini.

Compania de onoare, constituită din marinari în ținută de mare ceremonie împreună cu elita militarilor armatei de uscat, s-a dovedit a fi la înălțimea cerințelor protocolare.

După primirea oficială, țarul Nicolae al II-lea, regele Carol I, principele Ferdinand și comandantul Diviziei de Mare, Eustațiu Sebastian, ambarcați în barca regală, trec în revistă navele de luptă românești și ruseşti, ancorate în port pe două linii de front.

Aclamațiile și uralele spectatorilor ce umpleau cheurile, precum și puzderia steguleţelor, eşarfelor și batistelor mişcate deasupra capetelor i-au surprins plăcut pe musafiri. În continuare este vizitat de întreaga familie regală crucişătorul „Kagul", navă de ultima generație, apoi portul, cu silozurile sale în sistem celular, premieră în domeniu, realizare a inginerului Anghel Saligny. Ziua se încheie cu defilarea regimentului de artilerie dobrogean pe faleza Cazinoului. Seara are loc o cină intimă la pavilionul regal.

La orele 22 yahtul „Standard", escortat de cele șase nave de război, s-a îndreptat spre țărmurile Crimeei.

Aceasta a fost prima și ultima vizită oficială și de prietenie a unui țar în România.

Câțiva ani mai târziu, în urma Revoluției din octombrie și a instaurării puterii sovietice în Rusia, la 15 martie 1917 țarul va fi somat să abdice, pentru ca, după șase zile, să fie arestat cu întreaga sa familie și deportat în orășelul Ekaterinenburg. La 17 iulie în anul următor, din ordinul sovietului regional Uralsk, țarul Nicolae al II-lea, țarina Alexandra (Alix de Hessa), țareviciul Alexei și cele patru mari ducese, Olga, Anastasia, Tatiana și Maria, adică ultimii descendenți ai dinastiei Romanovilor, vor fi executați prin împușcare.

Imaginile acestor copii nevinovați care au plătit cu viața greșelile părinților au rămas imortalizate pe o peliculă cinematografică: se jucau și dansau pe puntea yahtului „Standard", aflat, probabil, chiar în drum spre România...

ÎN VÂLTOAREA RĂZBOIULUI

Dar să ne întoarcem în anul 1914. Asasinarea la Sarajevo a arhiducelui Ferdinand, moştenitorul tronului Austro-Ungariei, devine cel mai bun pretext pentru reglarea conturilor dintre marile puteri europene, deja grupate în taberele „Triplei Alianţe" şi a „Puterilor Centrale". La 30 iulie 1914 Rusia decretează mobilizarea generală. A doua zi, 31 iulie, Germania declară război Rusiei. Zece zile mai târziu (10 august) ancorează în Constantinopol crucişătoarele grele germane „Goeben" şi „Breslau". Conform unei înţelegeri secrete dinainte stabilite, ambele nave sunt vândute imediat Turciei, viitoare aderentă la „Puterile Centrale".

Apariţia în apele Mării Negre a puternicelor şi modernelor nave de luptă provoacă o justificată îngrijorare mai ales Rusiei, ţară aflată în război cu Germania, dar şi României, care era încă neutră.

Ca măsură de prevedere, toate navele noastre de comerţ şi militare aflate în portul Constanţa sunt evacuate în porturile Galaţi şi Brăila, iar cele cu tonaj mai mic pe cursul inferior al Prutului.

Crucişătorul „Elisabeta" este dezarmat şi trecut la pensie. Tunurile îi sunt scoase însă şi sunt montate pe uscat, pentru a apăra portul Sulina şi a împiedica la nevoie intrarea pe şenalul navigabil a oricărui musafir nepoftit. Bricul „Mircea", la rândul său, se va adăposti tot pe Dunăre.

La 29 septembrie Turcia declară strâmtorile închise. Crucişătoarele „Goeben" şi „Breslau", sub pavilion turcesc, împreună cu un al treilea bastiment, „Hamadich", al proaspeţilor aliaţi, bombardează bazele navelor ruseşti din Sevastopol, Teodosia şi Novorosiisk.

Liderul escadrei, crucişătorul „Goeben", intrat cu numai doi ani în urmă în serviciul marinei germane şi apoi în al celei otomane sub numele de „Yavouz", era pe cât de rapid, pe atât de puternic. Pentru edificare, iată câteva din caracteristicile sale tehnico-tactice: deplasament 23.100 tone; lungime 186 m; lăţime 29,5 m; viteză 26 noduri; autonomie 3.000 de mile marine; grosimea blindajului, peste

25 mm; echipaj, 1.050 oameni. Armament: 28 de tunuri, din care 10 de 150 mm, 8 de 88 mm, două tuburi lansatoare de torpile, 4 mitraliere grele ş.a.

Sfidătoarea îndrăzneală a celor două nave, „Goeben" şi „Breslau" („Hamidich" fiind pe post de figurant, întrucât avea numai două tunuri de 150 mm şi o viteză de 6 noduri), de a ataca bazele militare ale Imperiului ţarist - în care se găseau ancorate zeci de cuirasate, crucişătoare şi torpiloare - a rămas o enigmă pentru specialiştii şi analiştii confruntărilor navale, întrucât raportul de forţe era net în favoarea ruşilor: aproximativ 15/1. Practic, Flota Mării Negre a Rusiei, ,pe toată perioada războiului, a acţionat sporadic, executând doar misiuni de patrulare, escortare sau urmărire, fără a se angaja într-o luptă deschisă. Ziua de 29 octombrie a marcat, de fapt, intrarea Turciei în război.

Crucişătoarele „Goeben" şi „Breslau", teroarea Mării Negre, îşi vor încheia şi ele activitatea la 11 noiembrie 1918, în largul insulelor Imbros, în nordul Mării Egee, în luptă cu navele Triplei Alianţe. „Goeben" a fost grav avariat şi capturat, iar „Breslau", scufundat.

Într-un interval de timp de numai patru ani, nouăsprezece state din toate continentele Mapamondului, fără a mai socoti coloniile, dominioanele şi protectoratele Marilor Puteri, sunt angajate în marea conflagraţie mondială.

Escadrele coloşilor de oţel ai statelor beligerante, asemenea unor lungi şi nesfârşite cortegii ale morţii, îndoliază cu fumul coşurilor lor blindate albastrul pur al cerului marin. Convoaiele cenuşii se caută unele pe altele. Cu ajutorul aparatelor optice perfecţionate, cuirasatele tatonează depărtările rotind turelele uriaşelor tunuri în direcţia probabilă a apariţiei adversarului. O dată cu începerea duelurilor de foc, hrisovul însângerat al bătăliilor navale îşi va adăuga noi file: Coronel, Falkland, Iutland, Dogger Blank şi multe altele.

Îşi fac apariţia şi submarinele, cea mai ascunsă, perfidă şi odioasă armă, temută de echipajele tuturor navelor, o adevărată spaimă a mărilor.

Isprăvile cunoscuţilor corsari şi piraţi ca Surcouf, Barbarossa, Drake sau Morgan, rămân jocuri infantile comparativ cu faptele de

„bravură" ale comandanților submarinelor germane de tip U. Submarinele, aceşti lupi singuratici sau în haită, îşi aleg victimele de regulă din rândul celor fără apărare. Unii dintre comandanții de submarine, aşa-zişi mai „umani", înainte de a torpila sau bombarda cu tunurile vasele comerciale, acordau câteva minute echipajului să se urce în bărcile de salvare. De cele mai multe ori soarta celor lăsați în viață dar părăsiți pe întinderea nesfârşită a apelor era crudă. Înghesuiți în câteva bărcuțe, având drept provizii câteva cutii de conserve şi un butoiaş cu apă, la mari distanțe de cel mai apropiat port, aceştia se stingeau lent prin deshidratare, inaniție, frig sau boli, dacă nu cumva se îndura oceanul să le curme la timp agonia.

Un exemplu de cruzime l-a constituit scufundarea pachebotului american „Lusitania", în ziua de 7 mai 1915, care a totalizat nu mai puțin de 2.000 de victime. Submarinele germane pătrund şi în Marea Neagră, ridicând spaima la noi cote, deşi aici traficul maritim era aproape inexistent.

O dată cu evacuarea în porturile dunărene a puținelor şi vârstnicelor nave de luptă, Divizia de Mare a fost desființată, sarcina de a apăra fruntariile de apă ale țării revenindu-i Flotilei de Dunăre. În anul 1914 Flotila avea în componența sa 4 monitoare cuirasate de 65 tone, 8 vedete uşoare de siguranță de 45 tone, 4 canoniere de 95 tone, 4 şalupe torpiloare, precum şi nave auxiliare constând din remorchere, şalupe, şlepuri şi bacuri.

În afara navelor de luptă Flotila mai dispunea şi de 8 baterii de coastă (calibrul 53-150 mm), având totodată posibilitatea de a transforma în baterii plutitoare multe dintre şlepurile şi bacurile existente.

Pe Dunăre, fluviu de care este legată însăşi existența neamului nostru, îşi făcuseră apariția amenințătoare navele de război ale Imperiului austro-ungar. De la Dromichete încoace, apele învolburate ale bătrânului Danubiu au purtat mereu spre mare resturile falnicelor armii dornice să ne jefuiască vatra. De-a lungul mileniilor, albia lui s-a transformat într-un adevărat cimitir de epave. Peste rămăşițele anticelor galere s-au depus în straturi, secol după secol, sfărâmăturile a tot felul de corăbii şi vase de luptă, ridicând încet dar sigur fundul apelor.

Jean Bart spunea, în partea introductivă a lucrării sale „Cartea Dunării: *„Nicăieri în lume nu s-a desfăşurat mai des sau mai cumplit tragedia războiului ca aici, pe malurile Dunării... Mai mult ca oricare istoria poporului nostru este un capitol din chiar istoria Dunării. Nu se află act mai de seamă din viaţa noastră naţională, nu găsim pagină din istoria trecutului nostru în care să nu aflăm pomenit numele acestei ape care ne scaldă ţara, ne-a ocrotit şi ne dă viaţă.“*

Şi poate nicăieri nu vom găsi mai bine redată această împletire armonioasă, de nedezlegat, dintre sufletul poporului nostru şi apele bătrânului fluviu, ca în poeziile, cântecele şi baladele acestui pământ, izvorâte di însăşi simţirea românească..

Vasile Alecsandri culesese câteva versuri închinate Dunării:

Dunăre, mamă vitează,
De când lumea-mi stă de pază,
Ea mă scaldă, mă-ntăreşte,
Ea mă-ncinge şi mă creşte.

Sufle, treacă vântul rău,
Treacă peste capul meu!
Eu cu Dunărea sunt una,
Batem timpul şi furtuna.

Şi furtuna venise acum din nou asupra ţării... Nave de luptă austro-ungare coboară pe Dunăre, ancorând în faţa portului Rusciuk (Ruse). Ţara noastră va intra în primul război mondial alături de puterile Antantei. Opţiunea României nu a fost determinată de tendinţa de cuceriri sau anexiuni teritoriale, ci de dorinţa arzătoare a maselor largi populare de a finaliza făurirea Statului Unitar Român.

În ziua de 14/27 august 1916, o dată cu declaraţia de război făcută Austro-Ungariei, la ora 21 şalupele „Rândunica“, „Bujorescu“ şi „Cătina“, cărora li se improvizase o instalaţie de tuburi lans-torpile, atacă gruparea de nave care se înfipsese ca un cui în coasta ţării. Deşi atacul nu fusese suficient de bine analizat din punct de vedere tactic, una din torpilele şalupei „Rândunica“, al cărei comandant era locotenent-comandorul A. Negulescu, loveşte din plin şlepul aşezat ca scut protector în faţa monitoarelor inamice. Scopul

propus n-a fost însă atins în totalitate. Aceasta este prima acțiune de luptă a navelor românești în timpul primului Război Mondial.

O comparație cu flota austro-ungară arată că raportul de forțe în privința principalelor mijloace de lovire nu ne era favorabil. Celor nouă cetăți de oțel plutitoare dușmane li se opuneau doar patru vase similare românești. Flota inamică, deși mai puternică, nu a îndrăznit totuși măcar o singură dată să se angajeze în luptă deschisă cu navele noastre.

Nu trebuie uitat faptul că luptătorii români în uniforme de culoarea talazurilor mării își făcuseră ucenicia, în marea lor majoritete, pe puntea lui „Mircea".

La scurt timp de la intrarea României în război, evenimentele din sudul Dobrogei au cunoscut o evoluție nefavorabilă. Nefiind îndeplinite obligațiile asumate privind aducerea de trupe în zonă și de apărare cu nave a flancului dinspre mare de către aliații noștri ruși, efectivele armatei noastre de uscat, la care participau și subunități de marină, rămân singure și descoperite în fața inamicului.

Atât armata noastră terestră, cât și marina, nu aveau instruirea și experiența necesare cerute de un război modern. Ofițerii cu grade mari și funcții de răspundere, ca formație și pregătire aparțineau confruntărilor deschise ale vremurilor demult apuse. Mulți dintre nostalgicii bătrânei, măcinați de ambiții și de amor propriu, conservatori până în măduva oaselor dar având cuvânt de decizie, adepți ai atacului la baionetă sau cu sabia deasupra capului în iureșul șarjelor de cavalerie, din păcate nu învățaseră nimic din noua tactică impusă de apariția armamentului modern. În războiul ruso-japonez (1905), chiar și în cele balcanice (1912-1913), dar mai ales în confruntarea din Omdurman, din Sudan, avantajul folosirii armamentului modern a ieșit net în evidență. Victoria obținută de englezi împotriva dervișilor a fost zdrobitoare, ucigând 20.000 dintre ei, în timp ce pierderile proprii s-au ridicat la ... 48 de oameni.

Această izbândă, de fapt o „tocană" în adevăratul sens al cuvântului, nu s-a datorat pregătirii de excepție pe plan militar a ofițerilor și soldaților britanici, ci unui număr de 20 de mitraliere de tip Maxim M.G., creație a americanului Herman Maxim, care aveau o cadență de tragere de 600 lovituri pe minut. Apariția armelor

automate, a artileriei mobile cu tragere rapidă şi a aviaţiei, a schimbat din temelii conceptul privind lupta ofensivă şi defensivă.

Conflagraţia mondială din anii 1914-1918 a deschis de fapt un nou capitol în istoria artei şi strategiei militare. Dacă trupele erau sprijinite în atac de focul armelor automate, al artileriei mobile şi al aviaţiei, în schimb lopata, tranşeele, sârma ghimpată, minele şi grenadele devin baza apărării. Confruntările făţişe sunt înlocuite cu un nou gen de luptă numit, generic, „războiul cârtiţelor".

Comparativ cu armatele germano-bulgaro-turce care au invadat Dobrogea, bine instruite, cu armament modern, performant şi dispunând de o bună bază de aprovizionare la care se adăuga sprijinul aviaţiei - trupele noastre aveau în dotare armament învechit şi muniţie insuficientă. La începutul războiului un regiment de infanterie german avea în dotare 8 mitraliere, pentru ca în anii următori numărul acestora să crească la 108 şi chiar să-l depăşească, iar artileria uşoară era tractată de autovehicule. Dispunând de o întreagă reţea de informare, începând cu comitagiii bulgari încorporaţi în armata română şi continuând cu serviciul de spionaj şi aviaţia de recunoaştere, inamicul cunoştea din timp şi contracara orice mişcare făcută în liniile noastre de apărare. Serviciul român de contraspionaj era atât de slab organizat, încât trupele noastre nu ştiau nimic despre inamic, privind concentrările de forţe, direcţii probabile de atac etc.

O altă deficienţă a trupelor noastre a constituit-o lipsa mijloacelor de legătură, comunicaţii şi informaţii între unităţi, precum şi între uscat şi marină.

În aceste condiţii precare încep luptele de la Turtucaia, la 4 septembrie. Atacul inamicului este neînchipuit de puternic. Loviturile sale sunt pe cât de rapide, pe atât de precise. Curajul şi eroismul soldaţilor români nu pot opri tăvălugul de foc declanşat de numărul uriaş al gurilor de tun asupra poziţiilor noastre. Apărarea în teren deschis, lipsită de reţeaua tranşeelor, a obstacolelor de sârmă ghimpată şi a tuturor celorlalte amenajări specifice, permite atacatorilor să înfrângă rezistenţa ostaşilor noştri.

Se dă ordin de retragere. Pierderile armatei române, mai ales în oameni, sunt foarte mari. Lipsa unui serviciu sanitar de campanie

eficient, care să acorde primul ajutor răniților, face ca infectarea rănilor acestora în mocirla ploilor de toamnă să le fie fatală. Înaintarea inamicului nu mai poate fi oprită imediat. De aceea, prin ofițerii noștri de legătură, se propune comandantului escadrei ruse - compusă din crucișătorul „Kagul" și un însemnat număr de torpiloare - să se bombardeze flancul inamicului dinspre mare, pentru a-i opri înaintarea și a ușura replierea armatelor române. Din motive necunoscute, cererea nu este satisfăcută. Mult mai târziu escadra de torpiloare va executa de pe mare un bombardament asupra litoralului. Datorită calibrului mic al tunurilor, rezultatul a fost ineficient. La rândul său crucișătorul „Kagul" va trage câteva salve, după care escadra va ambarca o parte din trupele proprii, în special cavaleria, și se va îndrepta spre Rusia.

Din toate colțurile Dobrogei, convoaie nesfârșite de refugiați au luat drumul bejaniei. Trăsuri, căruțe cu coviltir, măgari cu samare în spate, bătrâni, femei și copii cu bocceluțe în brațe, se înghesuie laolaltă cu soldații în retragere pe drumurile nepietruite ale Dobrogei, spre Dunărea salvatoare.

Aviația germană bombardează sistematic orașul și portul Constanța. Aripa de est a Cazinoului este distrusă complet. Orașul este învăluit în praf, flăcări și fum. Rezervoarele de petrol din port sunt avariate. Toți cei care n-au părăsit bătrânul Tomis s-au baricadat în case.

Ultimele garnituri de tren, ticsite până la refuz cu răniți, se îndreaptă spre București. Cei care se puteau ține pe picioare vor pleca împreună cu convoaiele, în căruțe sau sprijinindu-se de ele. Răniții grav, care n-au mai ajuns la tren și nici la drum, căzuți în băltoace și tufișuri, ținându-și în mâini mațele ieșite din burțile sfârtecate, își așteaptă resemnați moartea. Luptătorii încă în picioare, cu armamentul fără muniții, copleșiți de supremația numerică și tehnică a invadatorilor germani și a aliaților lor, se retrag spre Dunăre.

Este rândul marinarilor să se angajeze în luptă, cu toate forțele de care dispun. Intră în acțiune monitoarele cu toată puterea uriașă a tunurilor lor grele, pentru a sprijini flancul drept al trupelor noastre, care se repliază pe malul stâng al Dunării.

Bombardamentul masiv de artilerie, executat adânc în spatele liniilor duşmane, amestecă cu ţărâna bateriile şi trupele inamicului, cu care acesta intenţiona să realizeze încercuirea diviziilor române din Dobrogea. Monitoarele şi bateriile de coastă ţin sub foc continuu poziţiile inamicului, în timp ce toate celelalte nave transportă de pe malul drept pe malul stâng al Dunării mii de luptători şi mii de răniţi. Înfruntând potopul de foc al bateriilor inamice, navele îi aduc la bordul lor pe încercaţii luptători smulşi din încercuire, care de şase zile şi şase nopţi nu cunoscuseră o clipă de odihnă. Vâltoarea luptelor e necruţătoare, dar elevii lui „Mircea" sunt acum marinari desăvârşiţi, ostaşi neînfricaţi, aşa cum au fost pregătiţi şi educaţi la şcoala curajului, a bărbăţiei şi datoriei. Ofiţeri şi marinari stau neclintiţi la posturile lor, hotărâţi să-şi ducă la capăt grelele misiuni încredinţate. Viaţa tovarăşilor lor de la uscat depinde în mare măsură de ei, iar marinarii ştiu acest lucru. Navele sunt ultimele bastioane ale rezistenţei pe Dunăre. Printre primii marinari care cad la datorie se numără şi secundul monitorului „Mihail Kogălniceanu", locotenent-comandorul Eugen Stihi, cel care cu ani în urmă lucrase voluntar la bordul lui „Mircea" pentru elaborarea primei hărţi maritime româneşti. Lista celor care i-au urmat este dureros de lungă; la numărul 83 îl găsim pe Alexandru Cătuneanu.

Eroii de la Turtucaia, care au înfruntat câte nouă atacuri pe zi şi au dat tot atâtea contraatacuri, se retrag acum spre Silistra şi Valea Cusuiului. Dar aici sunt primiţi de focul concentrat al mitralierelor duşmane. În asemenea condiţii, retragerea s-ar transforma în adevărat dezastru. Numai intervenţia imediată a unor nave uşoare, care să atace dinspre larg, ar face posibilă distrugerea acestor adevărate cuiburi ale morţii. Misiunea este încredinţată vedetelor.

Prima pleacă la atac vedeta nr. 6 – „Nicolae Grigore Ioan" – comandată de căpitanul Constantin Dumitrescu, avându-l ca secund pe sublocotenentul Ioan Ghiculescu; este urmată îndeaproape de vedeta nr. 3, comandată de locotenentul Ion Alexandrescu. Artileriştii vedetelor deschid focul cu tot armamentul de la bord; atac bine calculat, îndrăzneţ şi rapid; în cea mai mare parte cuiburile de mitralieră sunt distruse. Navele noastre însă, uşoare, lipsite de blindaj protector, sunt ciuruite de proiectile.

Comandantul vedetei nr. 6, împreună cu secundul şi marinarii aflaţi pe punte, cad seceraţi de gloanţe. Rămasă fără ofiţeri, vedeta se pune pe uscat chiar în faţa gurilor de foc ale inamicului. Devenind ţintă fixă, se trage în ea cu toate categoriile de armament, ca într-un poligon de tir. În această situaţie aproape fără ieşire, marinarii noştri nu-şi pierd sângele rece. Mecanicul Loghin, deşi rănit, preia comanda vedetei şi ordonă să se pună maşinile cu toată forţa înapoi. Acestea, printr-un adevărat miracol, ascultă. Elicele lovite şi turtite se rotesc totuşi, făcând să fiarbă nămolul de la pupa. Nava se smulge de pe uscat şi pleacă, sub privirile stupefiate ale inamicului.

O coincidenţă: comandantul vedetei, căpitanul Constantin Dumitrescu, are aceeaşi moarte ca şi căpitanul Nicolae Grigore, eroul de la Plevna, al cărui nume îl purta vedeta. Amândoi au fost loviţi de gloanţele vrăjmaşe în frunte; şi unul şi celălalt au privit duşmanul drept în faţă până în ultima clipă...

Războiul pe Dunăre este însă abia la început. Urmează la rând Dervent, Oltina, Parachioi, Rasova, Cernavodă, Hinog, Hârşova, Topalu, Tulcea, Isaccea şi multe alte localităţi ale căror nume au rămas adânc săpate în istoria neamului, prin eroismul legendar cu care au fost apărate de marinarii români; 14 poduri de vase au fost construite peste Dunăre pentru necesităţile războiului; la realizarea lor Flotila a contribuit cu specialiştii săi. Acum ele trebuie demontate pentru a tăia căile care ar permite trecerea trupelor invadatoare peste Dunăre. Tot acum, Comandamentul Flotilei primeşte una din cele mai dificile misiuni. Ordinul este clar şi precis:

Marele Cartier General *12 octombrie 1916*

Către

AMIRALUL NEGRESCU

Veţi căuta a distruge cu orice preţ podul Cernavodă. În caz imposibil, distrugeţi cel puţin o parte spre Borcea...

Semnează GENERAL ILIESCU

Marinarii ştiau istoria acestei monumentale construcţii, la acea dată una din unicatele genului în lume, operă a talentatului nostru inginer Anghel Saligny. Ştiau cu câte sacrificii, cu câtă sudoare se înălţase această punte de oţel, pe care o admiraseră ori de câte ori trecuseră cu navele pe sub ea. Mai ştiau că, în acele vremuri eroice,

marinarii munciseră cot la cot cu constructorii. Zi şi noapte, pe timp de iarnă sau de vară, navele Flotei transportaseră materiale şi oameni. Dar înţelegeau că, în aceste clipe de grea cumpănă pentru ţară, podul devenea cel mai bun mijloc pe care îl putea folosi inamicul în transportarea maşinii sale de război pe celălalt mal al Dunării.

Unităţile de geniu ale armatei au adus pe pod, într-un vagon, şase tone de trotil. În urma exploziei, însă, gigantul de fier a rămas neclintit. Inimile marinarilor se strâng. Vor trebui să intervină direct pentru a distruge podul. Monitoarele deschid un foc puternic de artilerie asupra podului, ţintindu-se tronsoanele şi grinzile susţinătoare. Loviturile merg în plin; grinzile sunt găurite şi zdrenţuite, dar... nu se rup! După două ore de tir, se ordonă încetarea focului.

Se recurge la minele de tip „Hertz", umplute cu fulmicoton umed, singurele capabile să dezvolte forţa de distrugere necesară pentru un asemenea colos de oţel şi beton armat. Aceste uriaşe mărgele înşirate într-o salbă a morţii încing acum tronsoanele. Firele electrice au fost aduse la mal şi conectate la dispozitivul de declanşare. Navele s-au retras în josul fluviului, la limita spaţiului de siguranţă. La verga navei comandant se ridică un pavilion roşu, semn că operaţia poate începe.

Urmează o comandă scurtă, dată cu voce tremurătoare: Contact!

Şi, la 12 octombrie, orele 13, podul este aruncat în aer...

Spectacolul este greu de suportat. Din ochii marinarilor cad lacrimi grele pe puntea blindată a monitoarelor, scrijelită de explozia proiectilelor şi mânjită din belşug cu fum şi sânge. Tristă misiune, dar necesară, căci în aceeaşi zi oraşul Cernavodă cade în mâinile duşmanului.

Pe cerul roşu-întunecat al luptelor, tronsoanele gigantice ale podului căzut în apă stau în poziţii nefireşti; de departe par a fi braţe uriaşe ridicate ameninţător, ca un blestem, în faţa cotropitorului.

...Călătorule, astăzi, când pentru a nu ştiu câta oară priveşti prin geamul vagonului de la înălţimea podului Cernavodă la minunata privelişte care se desfăşoară sub tine, să nu uiţi că prin aceste locuri s-au dat lupte crâncene pentru fericirea ta de astăzi; să nu uiţi că

fiecare cot al Dunării, fiecare stei de piatră îşi are povestea lui!... Iar dacă întâmplarea te va duce pe malul stâncos al Dobrogei, îndreaptă-ţi paşii spre Hinog. Aici, pe o înălţime aridă, vei găsi un monument de piatră; are o formă simplă, se aseamănă întrucâtva cu un marcator de kilometraj, iar înălţimea lui nu trece de un metru şi jumătate, cu trepte cu tot. De aproape un veac această piatră înfruntă viforniţele şi arşiţele, amintind de epopeea de pe Dunăre din acea toamnă a luptelor. Inscripţia lapidară, săpată adânc în piatră, te va îndemna la reflecţie şi la meditaţie: *„În memoria marinarilor-eroi morţi pentru întregirea neamului în luptele de la Rasova, 8 septembrie 1916"*.

Atât!

Câte mame, soţii sau logodnice nu au aşteptat zadarnic, ani şi ani, în pragul casei, cu ochii înlăcrimaţi, cu un colţ al basmalei la gură, întoarcerea celor dragi?!

Aceştia nu le-au mai deschis niciodată porţile. Nici locul unde zac nu se ştie, căci aceasta este soarta celor pierduţi pe ape... Această piatră nu are sub ea cripte şi nici oseminte; ea este mormântul nimănui şi totuşi al tuturor celor fără de mormânt...

Nu întotdeauna vei găsi o floare proaspătă la poalele acestei pietre, căci locul nu este în calea trecătorilor; dar, dacă nu o găseşti, culege una şi pune-o pe treptele ei, fie ea chiar şi o floare de câmp!...

Şi navele coboară spre Hârşova, în vederea noilor lupte pe viaţă şi pe moarte.

Condiţiile în care Flotila noastră îşi desfăşoară acţiunile sunt din ce în ce mai grele. Malul drept al Dunării este ocupat treptat de duşman şi orice deplasare a navelor înseamnă practic forţarea zonei respective, angajarea unor puternice dueluri de artilerie cu inamicul de la uscat. Dar pericolul vine la fel şi de pe apă. Minele de curent lansate din toate punctele din susul Dunării de către flota austro-ungară pot lovi şi scufunda în orice clipă navele flotilei noastre. În ciuda tuturor măsurilor speciale de apărare, uneori minele îşi ating ţintele. Astfel, vedeta nr. 8, comandată de sublocotenentul Alexandru Axente, este lovită şi scufundată imediat.

Pentru a preîntâmpina acțiunile navelor inamice pe Dunăre precum şi transportul de materiale, la rândul ei flotilei noastre îi revine misiunea de a mina anumite zone de acțiune pe fluviu.

În timpul unei asemenea operațiuni de minare executate sub focul concentrat al bateriilor inamice la ostrovul Mecica, un proiectil produce explozia unui şir de mine. Locotenentul Remus Lepri, care conducea operațiunea, cade la datorie împreună cu aproape întreg detaşamentul său de marinari. Sub focul puternic al bateriilor de la Isaccea, care era ocupată de inamic, şalupa „Smârdan" este scufundată şi o dată cu ea dispar în adâncuri căpitanul Ion Alexandru, locotenetul Alexandru Vârtosu, împreună cu numeroşi marinari din echipaj.

Lupta dintre navele noastre şi bateriile inamice, bine adăpostite de formele sinuoase ale malului drept al Dunării, este înverşunată. Pe toată lungimea frontului, duşmanul a amplasat baterii grele de 150 mm. Monitoarele, prinse în tirul concentric al acestora, sunt nevoite să-şi împartă focul după situație. Proiectile ale duşmanului lovesc din plin, reuşind să străpungă cuirasa lor de oțel, dar navele rămân neclintite.

Cerul s-a întunecat deasupra Dunării. Din cauza fumului, tunarii de-abia mai pot înregistra la aparate elementele de tragere. Vopseaua de pe țevi s-a făcut demult scrum. Acestea dogoresc acum ca nişte radiatoare, în timp ce din turele țâşnesc, prin uşile deschise, coloane de fum şi aburi ca din samovare. Puntea este plină până la refuz de tuburile mari de alamă ale loviturilor trase. Nici măcar tremurul continuu al navei, provocat de puternicele reculuri ale tunurilor, nu mai este în măsură să le facă să alunece în Dunăre. Coloanele de apă ridicate de explozii au transformat fluviul într-o adevărată pădure de fântâni arteziene, unite într-o mişcătoare mantie.

Planul generalului Mackensen de a ataca prin sud-vest şi de a învălui trupele noastre este dat peste cap. Monitoarele, redutele acestea plutitoare, sunt o stavilă de netrecut. Înaintarea armatelor invadatoare se face prin sud, cu mari greutăți şi pierderi. După lupte deosebit de grele, însă, Dobrogea cade în întregime în mâna duşmanului. Între timp, flotila reuşeşte să evacueze în Delta Dunării peste 700 de şlepuri, vapoare şi remorchere încărcate cu cereale,

alimente şi materiale, dintre care foarte multe capturate de la inamic. Astfel este salvat tot parcul de nave comerciale de pe Dunăre.

În situaţia creată, flotila primeşte ordin de retragere în Deltă. Aici posibilităţile de desfăşurare a forţelor sunt mult mai mari; reţeaua canalelor navigabile permite camuflarea, dispersarea sau regruparea rapidă şi în condiţii de păstrare strictă a secretului operaţiunii.

Încercările duşmanului de a pătrunde în Deltă sunt scump plătite; asupra lui se revarsă o grindină de foc, căci acum fiecare şlep, ponton sau barcaz, a devenit o baterie plutitoare. De aceea, în ciuda eforturilor cotropitorilor, nici măcar un colţişor din Deltă nu a putut fi ocupat. Fireşte, în acest război în care echipaje întregi de ofiţeri şi marinari crescuţi pe „Mircea" au căzut la datorie pentru apărarea gliei strămoşeşti, nu se putea ca tocmai EL, bricul, să rămână deoparte. E adevărat, un velier din lemn, cu destinaţie specială şi care, fără a mai pune la socoteală cei 35 de ani ai săi împliniţi, aparţinea demult trecutului, nu s-ar fi putut apropia de linia frontului. Şi totuşi „Mircea" a fost mereu aproape de copiii lui. Încorporat în lungi convoaie de şlepuri trase de remorchere, bricul a cărat, alături de celelalte nave auxiliare, alimente şi materiale pentru front. E drept, se descurca mai greu. Pescajul de navă pentru mare, în jur de 4 metri, nu-i permitea să se strecoare pe braţe şi canale la fel de uşor ca şlepurile şi navele fluviale cu fundul plat. Dar pentru „Mircea" nu au existat niciodată bariere...

Mai târziu, în ultima parte a războiului, bricul a fost adus pe braţul Chilia şi transformat în navă-bază, fiind, după împrejurări, dormitor sau infirmerie.

CUTREIERÂND DIN NOU APELE

Urgia războiului trecuse, nu însă fără a lăsa urme şi răni adânci pe pământul ţării. În toţi aceşti ani de grea încercare poporul român cunoscuse din plin gustul amar al înfrângerilor, cizma cotropitorilor pe grumaz, durerea şi umilinţa.

Nu a rămas familie care să nu fi plătit izbânda finală cu tribut de sânge sau cu agoniseala unei întregi vieţi de trudă.

Acest popor nedreptăţit şi năpăstuit de vitregia vremurilor trăia acum din plin împlinirea visului de veacuri. Întregirea ţării în vechile-i hotare se înfăptuise!

Pe tot întinsul plaiurilor străbune începuse munca de reconstrucţie.

La rândul său, Marina militară, ca şi cea comercială, suferiseră pe timpul războiului pierderi însemnate în oameni şi în nave. În primul rând trebuiau completate şi mărite efectivele de marinari calificaţi. Concomitent cu refacerea parcului de nave, se impunea şi redarea în folosinţă a principalului port maritim, Constanţa. Pe lângă distrugerile provocate de bombardamentele aeriene şi terestre, şenalul intrării şi bazinul propriu-zis nemaifiind dragate de foarte mulţi ani se înnisipaseră. Adâncimea apei fiind foarte mică, portul devenise practic inutilizabil.

Refacerea parcului de vase comerciale însemna, de fapt, să se înceapă cu... începutul.

După cum ne este cunoscut, pe toată durata războiului multe din vasele noastre participaseră activ la transportul de oameni, muniţii şi tehnici de luptă, independent sau încorporate în convoaie, pentru aprovizionarea aliaţilor.

Rezolvarea problemei pregătirii noilor cadre specializate revenea exclusiv instituţiilor de învăţământ ale Marinei militare şi bricului „Mircea". Şcolile de profil şi-au reînceput cursurile la scurt timp după terminarea războiului. În ceea ce privea reintrarea în serviciu a vârstnicei nave-şcoală, problema era mai complicată. Folosit intens în timpul războiului la „munca de jos", velierul arăta mai mult decât jalnic. Corpul lovit şi jupuit, balustradele, port-

sarturile şi marionetele rupte, la care se adăugau bărcile sfărâmate, velatura şi greementul putrezite - toate la un loc îl făceau de nerecunoscut.

Supus unui control minuţios în vara anului 1923, în şantierul naval din Galaţi, se constată cu părere de rău că „Mircea" a îmbătrânit...

După părerea specialiştilor, corpul său nu mai era capabil să înfrunte stihia apelor aşa cum o făcuse în tinereţe. Cu toată pledoaria înverşunată a marinarilor din „vechea gardă", hotărârea comisiei experţilor în construcţii navale rămâne neclintită: bricul va fi dezarmat complet şi pensionat. Mai mult formal şi în scopul de a linişti spiritele înfierbântate, se dă totuşi dispoziţia de a se îndepărta câteva plăci protectoare de alamă de pe carena navei. Surpriză generală! Lemnul pare proaspăt geluit şi este la fel de tare ca fierul. În entuziasmul general, ordinul de scoatere din serviciu se anulează şi „Mircea" este urcat pe doc.

O lună mai târziu, viitorul comandant al bricului, locotenent-colonelul Dumitrescu Gheorghe, este trimis la Arsenalul Marinei, unde era andocată nava, pentru a conduce reparaţiile. Alături de el lucrează o întreagă echipă formată din ofiţeri, maiştri puntişti, precum şi mecanici. Deşi tânăr, printre cei prezenţi îl vom întâlni şi pe viitorul şef de echipaj al bricului, maistrul clasa a III-a Văleanu Gheorghe. Iarna foarte grea împiedică începerea reparaţiilor, urmând ca acestea să fie făcute în primăvara anului următor.

Lipsa materialelor necesare unui velier de înaltă clasă contribuie şi ea din plin la prelungirea termenelor de execuţie.

Primăvara, deşi întârziată, până la urmă îşi reintră în drepturi aducând cu ea nu numai vreme bună, ci şi o nesperată bucurie. În una din magaziile mărginaşe ale Arsenalului se descoperă rezervele de pânze pentru vele şi tende ale lui „Mircea", bucăţi mari de lemn pitch-pine*, tec**, precum şi multe alte materiale.

---

* Pitch-pine = Pin răşinos american, folosit pentru confecţionarea arborilor velierelor.

** Tec = Arbore exotic originar din sudul Asiei, al cărui lemn dens şi rezistent este folosit în construcţia navelor.

Când arborii, bompresul şi vergile au fost reparate şi montate la locurile lor, s-a trecut la înlocuirea greementului şi a velelor deteriorate. Pentru aceste operaţii specifice velierelor era însă nevoie de priceperea unui corăbier experimentat, care să-şi cunoască nu numai meseria, dar şi pe „Mircea". Fără vreun schimb anticipat de păreri, toţi cei din echipa locotenent-comandorului Dumitrescu s-au gândit la aceeaşi persoană, şi anume la bătrânul lup de mare Antonio Rotta. Acest italian, împreună cu alţi doi veri primari ai săi - tot marinari - lucraseră înaintea primului Război Mondial ca amploaiaţi civili în cadrul Diviziei de Mare, unde se bucuraseră de multă apreciere şi respect din partea marinarilor români.

Conducerea Marinei a fost întrutotul de acord cu propunerea făcută de către locotenent-comandorul Dumitrescu. Ştiindu-i-se adresa în Italia, unde se retrăsese la începerea războiului, i se trimite o telegramă prin care i se propune să revină în cadrul Marinei militare, să contribuie cu experienţa sa la reîntinerirea bricului „Mircea" şi să rămână apoi, dacă doreşte, ca pilot sau maistru velar.

Răspunsul a fost pe cât de prompt, pe atât de clar: *„Immediatamente!"*

Într-adevăr, după câteva zile, timp care îi trebuie trenului să străbată distanţa San Giovani-Galaţi, Moş Antonio, nume sub care îl cunoştea întreaga noastră Marină, era deja în hala mare a Arsenalului. Cu pantalonii în vine, desculţ şi cu şapca dată pe ceafă, el însemna cu tibişir conturul viitoarelor „aripi" ale bricului, pe pânza bine spălată întinsă pe duşumeaua magaziei.

Bătrânul corăbier care încărunţise la bordul bricului, extrem de vorbăreţ şi sfătos, provenit dintr-o familie săracă de marinari - aşa cum singur mărturisea - nu avusese parte de copilărie. La vârsta de 10 ani îşi câştiga singur pâinea ca mus pe clipere. Suplele corăbii, construite special pentru viteză, la sfârşitul secolului al XIX-lea făceau legătura, ocolind Africa, între continentul Europei şi Extremul Orient, de unde aduceau mărfuri uşor degradabile ca ceai sau mirodenii. Presa vremii dădea foarte multe amănunte despre adevăratele întreceri care aveau loc între clipere, în dorinţa lor de a ajunge cât mai repede la destinaţie. Pariurile mergeau până la pronosticarea zilei, ba chiar a orei intrării acestora în porturi.

Agenţiile de resort, care se înmulţiseră ca ciupercile după ploaie, precum şi armatorii, câştigau astfel sume însemnate. În schimb, viaţa echipajelor la bordul acestor corăbii cursiere era un adevărat calvar. Lipsite de cel mai elementar confort, de hatârul vitezei, zi şi noapte, pe mare bună sau rea, mereu în goană, cliperele au însemnat apogeul velierelor, dar totodată şi începutul crepusculului meseriei dure a adevăraţilor lupi ai mărilor, corăbierii.

„Mircea", prin supleţea corpului şi prin suprafaţa velică mare ce îi confereau o viteză pe măsură, era de fapt descendentul direct al celebrelor „corăbii zburătoare". În plus, faţă de înaintaşi, el dispunea şi de o maşină; iar când naviga cu ajutorul vântului putea folosi încă patru vele cu o suprafaţă de circa 40 de metri pătraţi, care se întindeau la capetele vertafoarelor mari de la ambii arbori. Sistemul de montare era pe cât de simplu, pe atât de ingenios. Sub fiecare vergă de lemn se găsea o a doua, confecţionată din ţeavă metalică, ce prin glisare depăşea vertaforul cu trei metri. Învergarea velelor se făcea pe măsură ce ţeava alunecătoare era împinsă în prelungirea vergii mari. Aceste vele suplimentare, numite „baloane", pe vânt favorabil puteau mări uşor viteza navei cu 2-6 noduri.

O dată cu venirea la bordul bricului a lui Moş Antonio, lucrările de pe punte, dar mai ales cele din arboradă, au înaintat vertiginos. Nu acelaşi lucru se putea spune însă despre reparaţiile căldării, maşinii şi a celorlalte instalaţii care ţineau de partea mecanică a navei. Înlocuirea vechii căldări cu o alta, tot de fabricaţie englezească, provenită de la o vedetă fluvială, nu s-a putut face întrucât mărimea şi greutatea erau necorespunzătoare. Demodatul telegraf cu pedală şi clopoţel, o autentică piesă de muzeu, deşi putea fi schimbat cu unul modern, datorită opoziţiei bătrânilor marinari care voiau ca „Mircea" să fie renovat, dar nu modificat, a rămas la locul lui. Deşi mult disputată, problema instalării unui nou grup electrogen de 6 CP , datorată lipsei de spaţiu, a fost acceptată până la urmă. Surpriza zilei s-a produs atunci când s-au făcut probele maşinii. La comanda dată prin telegraf *„Maşina, pe drum înainte!"*, „Mircea" a luat-o înapoi; iar la comanda *„Maşina, pe drum înapoi!"* a pornit-o înainte. Aşa cum s-a stabilit ulterior, toată încurcătura s-a datorat faptului că „Mircea" avea pasul invers faţă de celelalte nave şi niciunul dintre

mecanicii şantierului sau dintre cei tineri, de pe bric, nu a avut habar despre acest amănunt... important.

În cele din urmă toate testele, reparaţiile şi lucrările făcute din nou au fost terminate în condiţii bune, deşi cu unele întârzieri. Corpul lui „Mircea", care timp de patru decenii fusese piturat în negru şi roşu, după această reparaţie capitală va fi de culoare alb-argintie, ca cea a lebedelor.

În ziua de 16 august, la ora 17,30, în prezenţa întregului corp ofiţeresc al Flotei de Dunăre, a echipajului navei, a personalului şantierului şi a unei numeroase asistenţe compusă din oficialităţile şi locuitorii bătrânului port dunărean - mulţi dintre ei, de faţă şi la venirea bricului la 12 august 1882 - în sunetele melodioase ale Imnului de Stat, sunt înălţate la pic şi la catarg pavilionul şi flamura. Seara, la bordul bricului, într-o plăcută şi caldă atmosferă, a avut loc sărbătorirea evenimentului.

A doua zi nava îşi va face plinurile de alimente, apă şi combustibili în vederea ieşirii sale în mare.

Nu trebuie uitat faptul că întregul echipaj, compus din ofiţeri, elevi şi marinari, în afara comandantului, pilotului şi şefului de echipaj, primeau pentru prima dată botezul mării...

Antrenamentele la uscat şi în arborada navei legate la ponton diferă radical de cele care urmau să fie făcute pe vânturile capricioase ale Thalassei.

A doua zi, 18 august, bricul pleacă spre Constanţa. În dreptul Tulcei - aşa cum găsim consemnat în Jurnalul istoric al navei la pagina 188 - *„... căpitanul portului, Nistor Gheorghe, rămâne înmărmurit la vederea a ceea ce i se prezenta ochilor: „Mircea", aşa cum îl cunoscuse el acum 35 de ani în urmă, ca elev de şcoală la bord, scoborând măreţ să ia marea după 10 ani de dezarmare... Emoţia şi bucuria fu aşa de mare că, pe când saluta cu o mână, cu cealaltă îşi ştergea lacrimile ce-i umpluseră ochii."*

Sosirea lui „Mircea" în portul Sulina, unde urma să staţioneze două zile, a constituit o adevărată sărbătoare pentru localnici. Toţi, de la copil la moşneag, îmbrăcaţi potrivit evenimentului, aşteptau adunaţi pe ambele maluri ale Dunării, cu flori şi steguleţe tricolore în mână, acostarea la cheu a vechiului lor prieten. Întotdeauna, când

staționa aici, bricul trezea orașul la viață, dându-i o notă deosebită de sărbătoare. Ridicarea pavilionului dimineața și încrucișarea vergilor rândunicilor, precum și coborârea lui, seara, și descrucișarea vergilor, erau pentru locuitorii orășelului-port un prilej de emoție, dar și de destindere.

În sunetele lungi ale sifleei și ale trompetei, care marcau momentul solemn, cu capetele descoperite, sulinenii rămâneau nemișcați până la terminarea ceremonialului.

Începerea manevrelor vergilor era o adevărată desfătare. După un vechi obicei marinăresc, aceste operațiuni dificile și la mare înălțime se făceau prin concurs. Între marinarii de la arborele trinchet și arborele mare exista o tacită dar înverșunată rivalitate. Era o mare cinste să câștigi de câteva ori consecutiv această întrecere a indemânării și iscusinței marinărești. Și, cum aproape de fiecare dată sorții de izbândă treceau când de o parte, când de alta, spectatorii, în majoritate marinari și pescari - deci, cunoscători în materie - trăiau din plin clipele respective, manifestându-și zgomotos satisfacția, mai ales atunci când era vorba de echipa favorită sau de luarea unei revanșe mai vechi...

După compensarea magnetică a busolei, făcută în mare, „Mircea" ia drumul spre Constanța, unde ajunge pe 21 august la ora 17,25. Aici este întâmpinat cu sunetele de sirenă ale navelor militare și comerciale aflate în port. În zilele următoare este vizitat de înalte personalități ale corpului diplomatic, miniștri și amirali, iar mai târziu de Maria, regina României, care a ținut să se fotografieze, ca de obicei, în mijlocul echipajului.

În perioadele de toamnă și iarnă care au urmat, „Mircea" a rămas în portul Constanța. După câteva ieșiri de scurtă durată în mare, elevii sunt debarcați, urmând ca, după o scurtă vacanță, să reînceapă pregătirea teoretică în instituțiile de învățământ. La rândul lor, marinarii în termen participă la activitățile obișnuite încheierii anului de instrucție.

În luna Martie, la bordul bricului sosesc într-o vizită neașteptată înalte fețe bisericești, dornice să cunoască această navă considerată a fi emblema Marinei Naționale românești. Arhiepiscopul și mitropolitul Bucovinei, Nectarie, și episcopul Constanței, Ilarie,

însoțiți de un adevărat sobor de preoți, urcă pe puntea lui „Mircea". Oaspeții sunt întâmpinați la schelă de comandantul navei, de ofițeri și de echipajul bricului aliniat în ambele borduri. Profund impresionat de cele văzute, miropolitul Nectarie le-a mulțumit marinarilor pentru primirea făcută și le-a urat *„curaj și bărbăție în lupta cu stihia apelor"*.

Începând cu luna aprilie a anului 1925, ieșirile în mare se fac fără întreruperi. „Mircea" navigă mai mult în bazinul de vest al Mării Negre. După un riguros examen susținut de ofițeri și de întregul echipaj, se consideră că se poate pleca în marșul planificat între 1 iulie și 2 septembrie în Marea Mediterană. Cu ocazia efectuării acestei lungi călătorii pe mare, „Mircea" are cel mai numeros echipaj care a fost vreodată ambarcat la bordul lui: 15 ofițeri și maiștri, 66 elevi, 8 gradați și 36 de marinari în termen - adică, în total, 125 de persoane. S-a făcut și aprovizionarea navei cu alimente corespunzător situației. Alimentele fiind foarte scumpe în străinătate. s-a recurs la sursele locale. Numai pâinea, reprezentată prin 4.000 rații de galeți, ocupa nu mai puțin de 20 de metri cubi din spațiul de depozitare al navei, și așa foarte mic. Toate magaziile sunt umplute până la refuz cu alimente. Totuși circa 100 de lăzi rămân să fie amarate pe punte sau înghesuite în cazarmă, împreună cu sutele.de saci cu mălai, orez, fasole, linte ș.a. În cazarmă mai rămâne loc pentru manevra lanțurilor, deschiderea diferitelor magazii și depozite, precum și câte un culoar îngust la borduri, pentru a se umbla la chesoanele cu haine și echipamente de protecție. Când s-a făcut această supraînghesuire de materiale s-a contat pe posibilitatea ca timpul să permită echipajului să doarmă pe punte, fapt care, din fericire, s-a și întâmplat.

Materialele pentru întreținerea navei, precum și combustibilul (cărbune, benzină și petrol) au fost și ele achiziționate din țară, întrucât nu s-a alocat valuta necesară pentru cumpărarea lor din străinătate. Rezervele de parâme, saule, merlinuri, pânză etc trebuiau la rândul lor să ajungă pentru cel puțin două luni.

La toată această aglomerație de provizii și materiale adăugați cei circa 90 de saci marinărești în care fiecare matelot își avea propria avuție, începând cu hainele și terminând cu obiectele

personale - şi veţi avea o imagine clară despre confortul de pe această navă lungă de 36 m şi lată de 7,60 m. În această înghesuială „ordonată" şi... bine amarată urmau să muncească, să mănânce, să se odihnească şi chiar să se destindă, pe timpul celor 41 de zile şi jumătate de navigaţie planificate (sau 1.020 de ore), cei 125 de membri ai echipajului...

Suntem în dimineaţa zilei de 1 iulie a anului 1925. Este o zi mohorâtă, cu o căldură înăbuşitoare, de etuvă, care face să se înmoaie gulerele scrobite şi plastroanele oficialităţilor. Ea nu prevesteşte nimic bun.

Printre cei prezenţi la plecarea lui „Mircea" se numără şi principele Carol - moştenitorul tronului - însoţit de suita sa, reprezentanţii guvernului, ai ambasadelor străine, oficialităţile locale şi ale Marinei, precum şi un număr impresionant de mare de locuitori ai Constanţei.

Aşa cum era prevăzut în plan, la 1 iulie ora 9 „Mircea" iese din bazinul portului şi ancorează în faţa Cazinoului, la o distanţă de aproximativ 300 m. După numai 30 de minute de la terminarea manevrei de ancorare se dezlănţuie o furtună de vară - „green", cum o numesc marinarii - cu puternice vârtejuri, care pun la grea încercare pălăriile scorţoase de pai, model canoteur, ale bărbaţilor şi umbreluţele viu colorate ale doamnelor.

Un tunet scurt, asemenea unui semnal de plecare, şi zăgazurile cerului se deschid. Protipendada fuge pe întrecute în căutarea unui adăpost cât de cât potrivit, bătându-şi fundurile cu călcâiele. Pe faleză rămân doar rudele celor care pleacă şi acei nelipsiţi spectatori - docherii, muncitorii cu ziua în port, veniţi fără invitaţie, dar ale căror coarde sufleteşti vibrează întotdeauna, ori de câte ori vine sau pleacă o navă cu tricolorul ţării la catarg. Ei sunt primii care sosesc şi ultimii care părăsesc locurile, deşi nu aşteaptă sau nu conduc pe nimeni anume. Lor nu le pasă dacă ploaia o să le strice dunga pantalonilor peticiţi şi nici că o să dăuneze cu ceva şepcilor lor şleinoase şi prăfuite. De aceea râd cu poftă de întorsătura neaşteptată a lucrurilor, făcând de departe semne amicale cu subînţeles marinarilor de pe bric, care, la rândul lor, râd probabil pe înfundate. „Mircea" de-abia se ţine în ancoră, deoarece vijelia a transformat mica baie relativ

adăpostită din fața Cazinoului într-o adevărată căldare clocotitoare. După aproximativ o oră, ploaia torențială însoțită de descărcări electrice încetează, cerul se luminează, iar furtuna s-a depărtat undeva în larg.

În jurul orei 15,30, după terminarea protocolului mult prelungit. „Mircea" virează ancorele, apoi își desfășoară velele și, încadrat de canoniere, care și ele joacă pe valuri, se îndreaptă spre zările întunecate.

Marea este agitată, mirosul greu de alge al apelor neaerate din adâncuri, răscolite de furtună - specific Mării Negre - face ca semnele răului de mare să apară în rândul marinarilor mult mai devreme.

Comandantul navei, pe lângă toate celelalte măsuri privind navigația cu vele în condiții de mare agitată - amararea tuturor obiectelor, obturarea hublourilor și închiderea tuturor porților etanșe - ordonă ca întregul echipaj să rămână pe punte, gata de a interveni dacă situația o va cere. Adunați pe lângă piciorul catargelor, marinarii petrec noaptea în așteptare. Când în sfârșit au apărut zorii dimineții, toată lumea a oftat ușurată. Greul trecuse.

Către orele 4,30 la orizont încep să prindă contur Munții Anatoliei. Vântul a scăzut în intensitate iar marea se liniștește pe măsură ce nava se apropie de coastele turcești. La ora 11 „Mircea" intră în Bosfor. Velele sunt strânse. Bricul navigă acum foarte încet, cu mașina. Trei ore mai târziu „Mircea" ancorează în fața palatului prezidențial din Istanbul.

La acea dată măsurile extrem de severe hotărâte de primul președinte al Republicii Turcia, Kemal Mustafa Atatürk, privind interzicerea portului fesului, nu intraseră încă în vigoare; de aceea furnicarul de oameni pe cheuri și străzi, privit de departe, părea un imens și mișcător lan de maci.

În după-amiaza zilei respective echipajul vizitează orașul, moscheile și împrejurimile. La umbra chiparoșilor, eucaliptilor și a sicomorilor, tinerii mateloți se delectează cu aromatele siropuri și zaharicale specifice locului. O dată cu apusul soarelui, marinarii sunt martorii unui spectacol inedit. De pe ambele maluri ale Bosforului începe o adevărată canonadă de artilerie. După o veche tradiție,

tunurile vestesc în acest mod încheierea sărbătorilor de vară musulmane, ramazanul.

A doua zi „Mircea" pleacă mai departe spre Pireu. În apropierea Capului Matapan, bricul este nevoit să întâmpine o puternică furtună.

Este prima confruntare cu adevărat serioasă, în care „guvizii" primesc botezul mării. Toate cadrele bordului rămân la posturi. Îndrumați și îmbărbătați, „bobocii" luptă cu hotărâre împotriva furtunii și a răului de mare. Munți uriași de apă cu cușme albe de hermină se prăbușesc pe puntea bricului, fără însă a înspăimânta pe cineva. Cu tot haosul furtunii, comenzile se aud clar. Lor le răspund scrâșnetul macaralelor și bubuitul velelor de furtună care se strâng sau se desfășoară după cum este nevoie. Unindu-și puterile, mateloții trag cu toată forța de scote, mure și fungi, la semnalul sifleei care îi anunță și le coordonează eforturile. Și „Mircea", ca întotdeauna, răspunde cu promptitudine la manevre, întâmpinând valurile cu prova sa ascuțită. Când talazurile sunt prea mari și se sparg pe punte, bricul se scutură cu vioiciune, asemeni unei rățuște într-un ochi de apă.

Furtuna trece fără să lase urme. Puțin mai târziu, însă, elevul de anul I Țârcă Eremia are o criză de apendicită acută. Doctorul bordului, colonelul Brătianu, în urma consultului pe care îl face, îl informează pe comandant că situația este critică, iar elevul trebuie debarcat pentru operație în cel mai apropiat port.

Dar să dăm mai bine cuvântul elevului Țârcă, astăzi venerabil pensionar, să ne povestească singur cum s-au desfășurat lucrurile:

Când doctorul mi-a apăsat abdomenul am gemut fără voie, deși mă hotărâsem să mă port ca un marinar adevărat.

- Ai vomitat? M-a întrebat el.

Din amor propriu am negat, deși pe timpul furtunii îmi făcusem deseori de lucru pe lângă trombă...

- Să știi că o să vomiți - m-a pus el în gardă.

Și prezicerea s-a adeverit.

După cum aflasem, cel mai apropiat spital unde urma să mă operez era în insula Corfu, dar, ca un făcut, vântul nu voia deloc să ne ajute. Treisprezece zile am făcut până la insulă, deși, în condiții

favorabile pentru „Mircea", această distanță era o bagatelă. Cu velele şi din când în când ajutat de maşină, bricul a ajuns la destinație. Când am rămas singur pe insulă şi am văzut cum „Mircea" se îndepărtează. bărbăția celor 13 ani ai mei a început să mă părăsească... Înțelegându-mi situația, doctorul Vasilachis, şeful micului spital în seama căruia fusesem lăsat, mi-a vorbit cât se poate de apropiat în greceşte, la care i-am răspuns ... în româneşte.

Pe vremea aceea o operație de apendicită era destul de riscantă. Deci, aşa cum era şi normal, mai ales că eu eram cetățean străin, s-a evitat intervenția chirurgicală aplicându-mi-se în schimb un sever regim alimentar, format aproape în exclusivitate din ceaiuri. Şi astăzi, după mai bine de cincizeci de ani, îmi amintesc cu plăcere de acei oameni care m-au tratat şi îngrijit cu multă răbdare şi atenție. Am rămas chiar surprins când mi s-a adus un interpret care ştia perfect româneşte. Era vorba despre un grec originar din Brăila. lustragiu de meserie, foarte vesel din fire, priceput în a mă face să uit de foame... Pentru osteneala lui, primea din partea direcției câteva drahme pe zi, dar în schimb mânca pe săturate. Sunt convins că lustragiul Barba Iani a regretat poate cel mai mult dintre toți insularii plecarea mea.

Cu toate îngrijirile doctorului şi strădaniile lui Barba Iani de a mă distra, dorul de țară, de casă şi de tovarăşii mei de pe „Mircea", mă făcea să fiu din zi în zi mai tăcut şi mai apatic. Spitalul, o fostă închisoare înălțată pe o stâncă uriaşă, ruptă de restul insulei dar legată de aceasta printr-un podeț de fier, era practic complet izolat. Pe aceeaşi stâncă cu fortăreața-spital, la aproximativ 100 de metri, se înalța solitar turnul unui far nu mai puțin bătrân şi singuratic.

În cele peste trei luni pe care le-am petrecut în aceste locuri, farul a rămas singura mea bucurie şi distracție. Aşteptam cu bucurie venirea serii. Cu o precizie de ceasornic, la ora 18 silueta gârbovă a paşnicului far se profila de pe înălțimea stâncii pe cerul purpuriu al înserării. Cu pas mărunt, ea urca poteca şerpuitoare tăiată în piatră, mistuindu-se apoi în căsuța albă de lângă turlă. Eu, din locul meu, număram în gând până la 80. Ştiam că după scurgerea acestui interval de timp paznicul trebuia să-şi facă neapărat apariția sus, în balconaşul care împrejmuia turla. Ajuns aici, îşi pregătea pe îndelete

materialele şi ustensilele, începând apoi ştersul lentilei, a geamurilor afumate şi încheind cu lampa cu acetilenă. Fiecare mişcare era măsurată, totul era făcut cu răbdare şi migală, asemeni unui ritual.

Când discul soarelui se pierdea sub linia însângerată a orizontului, farul începea să pâlpâie. Pe măsură ce întunericul creştea, fasciculele razelor lui deveneau din ce în ce mai puternice, mângâind în rotirea lor depărtările.

Niciodată nu puteam urmări mult timp acest fascinant joc al luminilor. Gândurile mi se învolburau, pleoapele îmi cădeau ca de plumb şi, fără să prind de veste, păşeam în lumea viselor, rezemat cu capul de canatul uşii. A doua zi mă trezeam întotdeauna în pat, cu perna sub cap şi învelit cu grijă...

Târziu, în luna octombrie, mi-am luat rămas bun de la toţi acei care mă îngrijiseră şi le-am mulţumit ţinându-le un adevărat discurs în greceşte, rod al strădaniilor lui Barba Iani.

Am plecat spre Pireu cu vaporul de pasageri şi mărfuri sub pavilion grec „Europolis", ca pasager clasa I.

Luxul exorbitant al cabinelor şi al saloanelor navei mă făcea să mă simt oarecum stingherit. Peste tot fotolii, şezlonguri, pluşuri şi oglinzi de cristal... Privilegiaţilor acestei clase, pe lângă mesele principale, li se serveau de câteva ori pe zi gustări şi dulciuri. Pentru mine toate acestea erau un adevărat chin. Aş fi preferat de o mie de ori să fiu pe „Mircea" şi să mănânc din castronul meu de tablă cositorită fasole cu şuncă sau să rod galeţi, dar să râd cu poftă de glumele tovarăşilor mei, decât să stau într-o sufragerie cu feţe de masă imaculate, încărcată de bunătăţi, dar înconjurat de figuri ţepene şi simandicoase.

Chelneri bruneţi, cu mustăcioara măsurată parcă cu şublerul şi rasi până la sânge, îţi ofereau, din mulţimea tăvilor şi farfuriilor ţinute până şi pe coate, tot felul de preparate care, după formă şi aspect, puteau fi tot atât de bine antreuri sau deserturi. De aceea, de teamă să nu fac vreo gafă, refuzam politicos tot ceea ce mi se oferea; deşi, după postul pe care îl ţinusem atâta amar de vreme, aş fi mâncat şi mere pădureţe. Aşa nu mai mergea! M-am hotărât să mă aşez în preajma unui turist corpolent, probabil german, după aspect, încercând să-l imit întocmai. M-am păcălit însă cum nu se poate mai

bine, deoarece vecinul meu ţinea un sever regim de slăbire. Din toate bunătăţile oferite, nu lua decât o piersică de pe fructieră, cu furculiţa, şi o cojea artistic cu un cuţitaş aşa cum ai face cu un cartof; apoi o tăia în cubuleţe mici pe care le sugea exasperant de mult, plimbându-le cu limba dintr-o parte în alta a gurii. Din acest punct de vedere situaţia era mult mai proastă decât aş fi bănuit, aşa că m-am mutat urgent la altă masă. Din fericire, aici am nimerit lângă o franţuzoaică în vârstă ce avea probabil o tensiune destul de bună şi nu era preocupată nici de menţinerea siluetei.

Datorită ei am reuşit, până la Pireu, să mai reduc puţin din handicap şi să-mi refac forţele.

O dată ajuns în port, am fost întâmpinat de un reprezentant al autorităţilor greceşti care m-a însoţit până la Consulatul român din Atena. Aici m-am simţit cu adevărat între ai mei, dar, din cauza emoţiilor prin care trecusem, n-am putut să mă odihnesc toată noaptea.

A doua zi am plecat din nou spre Pireu pentru a mă ambarca de această dată pe vaporul românesc „Principesa Maria", care pleca spre patrie.

La vapor am fost adus de însuşi consulul român şi dat în grijă cu mare pompă comandantului navei, împreună cu multe alte recomandări făcute mai ales de soţia consulului, o doamnă frumoasă şi bună, care mă îndrăgise. Comandantul a chemat imediat şeful de echipaj - un uriaş mustăcios - căruia i-a dat dispoziţii să mi se repartizeze o cabină şi să-mi fie servită masa. Începutul părea să fie promiţător. Singurul lucru care mă deranja era felul în care mă privea acest om. Adică, prea mă cântărea din ochi cu un aer şmecheresc... M-a întrebat cum mă cheamă, la care eu i-am răspuns foarte clar „Ţârcă".

- Bine măi, ţâcă! a mormăit el, parcă anume ca să mă supere. Acum hai cu mine!

L-am urmat încruntat, cu sacul meu marinăresc în spate, până la o cabină din prova. Aici se găseau trei cuşete libere. Datorită aerului închis, se părea că în încăpere nu mai călcase nimeni de cel puţin o lună.

- Măi ţâcă, ăsta ţi-e dormitorul şi, după cum vezi, ai loc destul. Acum lasă-ţi sacul şi hai cu mine, să mănânci!

M-a dus la bucătăria navei, o încăpere mare, care strălucea de curăţenie, ornată cu tot felul de cazane emailate şi vase mari smălţuite. Ceea ce m-a mirat mai mult era faptul că unul din strălucitoarele robinete era uitat deschis; după cum se vedea, aici apa nu era drămuită ca pe bric.

Fără să-mi ceară părerea, şeful de echipaj a luat dintr-o panoplie de instrumente culinare un uriaş polonic cu găuri, l-a băgat adânc într-un cazan, scoţându-l plin cu bucăţi de carne şi tăieţei. A aşteptat câteva clipe să se scurgă zeama, după care l-a răsturnat într-un castron de salată. Scuturându-l apoi ca să se aşeze piramida aceea uriaşă de bucăţi aburinde de carne, a împins castronul pe butucul de tăiat carne şi m-a poftit la masă.

- Dacă mai vrei, poţi să-ţi mai iei! îmi spuse el întinzându-mi o franzeluţă proaspătă şi tacâmurile.

Încrucişându-şi apoi mâinile păroase ca de urangutan, s-a rezemat de cazan privindu-mă cu aceeaşi curiozitate, de parcă aş fi venit de pe altă planetă.

Îmi era un necaz de vedeam negru înaintea ochilor; eu, călătorul de clasa I, să mănânc pe butucul de tăiat carne... Era prea de tot!

- Hai, curaj, ţâcă! mă îndemnă el. Nu vezi că eşti numai piele şi os, de ţi se văd talazurile prin fălci? Ce, nu te-ai săturat de lămâi?! Bagă pe sub nas, ce mai aştepţi!?

Straşnic limbaj, n-aveam ce spune... Mecanic, am luat cu furculiţa o bucată de carne din castron şi am început să o mestec în neştire, cu aceeaşi poftă cu care aş fi mâncat scaieţi.

- Ştii... a început el după un timp, privind dus pe gânduri mozaicul pardoselii, şi eu am învăţat meseria pe „Mircea". Postul meu era la rândunică...

Nu m-am putut abţine să nu-i arunc un zâmbet răutăcios, căci pentru un asemenea post avea gabaritul mult prea depăşit...

- Da, da... continuă el neluându-mi în seamă zâmbetul. Dar pe atunci eram şi eu aşa, ca tine. Şi de dormit, dormeam în ultimul hamac din prova tribord; iar când era cald, sub teugă. Sub comandă

nu dormeam decât atunci când eram mai puțin obosit, pentru că eram sigur că o să mă scoale la 10 loch.

L-am privit mai puțin dușmănos; parcă nu-mi mai era așa de străin ca la început și apoi de-abia acum îmi dădeam seama ce gustoase bucăți de carne îmi alesese șeful de echipaj. În privința somnului și eu făcusem la fel. Sub comandă încăpeau cam zece marinari, dar la nevoie se puteau adăposti și mai mulți. Totul era să nu rămâi la margine, căci riscai să nu dormi toată noaptea, pentru că ori de câte ori se măsura viteza navei - și asta se întâmpla, uneori, din oră în oră - era nevoie de trei marinari: unul la clepsidră, altul la tambur, iar cel de-al treilea arunca în apă sectorul circular de lemn cu lest de plumb, urmând să facă apoi numărătoarea nodurilor marcate pe saulă. Toți acești marinari erau de regulă luați dintre cei care dormeau mai la margine. De aceea trebuia să fii abil în a te strecura cu tot cu saltea cât mai la mijloc.

Mi-a povestit multe lucruri interesante din viața lui și din anii de ucenicie trăiți la bordul bricului. Știa multe întâmplări hazlii, așa că până la urmă ne-am trezit amândoi râzând cu poftă. La rândul meu i-am povestit și eu odiseea celor peste 100 de zile petrecute în insula Corfu. Într-un târziu, am început să simt o moleșeală plăcută. I-am mulțumit și m-am dus să mă odihnesc în cabina mea din prova.

„Principesa Maria" era la acea vreme unul din cele mai rapide vase care deserveau linia Constanța-Pireu.

După ce am făcut o scurtă plimbare pe covertă, m-am culcat. M-am trezit târziu. Când am ieșit pe punte, soarele asfințea în Marmara. Am luat-o singur spre bucătărie, urmând sfatul șefului de echipaj: *„În salon se servește frumos, în schimb în bucătărie se mănâncă pe alese"*. De data asta m-a servit chiar bucătarul care, fiind în cunoștință de cauză, mi-a oferit o masă pe cât de variată, pe atât de abundentă. Deși mă sculasem de foarte puțin timp, simțeam o nevoie teribilă să mă odihnesc. De cum am pus capul pe pernă, am pășit în lumea viselor; cred că acesta a fost cel mai dulce și mai odihnitor somn pe care l-am avut în viața mea.

M-a trezit vocea groasă, de bas pedalist, a șefului de echipaj:

- Hai, țâcă, scoală-te! Ți-o fi ajungând de când dormi. Ieși pe punte, să vezi Constanța!"

*

După debarcarea elevului Eremia Ţârcă la spitalul militar din partea sudică a insulei Corfu, bricul s-a îndreptat spre pitorescul port Suda, unde a ajuns la 14 august.

Întrucât Ziua Marinei noastre naţionale se sărbătorea la 15 august, pe navă s-au luat măsurile necesare pentru pregătirea unui cadru cât mai sărbătoresc. Astfel, în dimineaţa zilei respective, la ora 5. o dată cu ridicarea pavilionului, s-a înălţat şi Marele Pavoaz. Acest semn al sărbătorii, cunoscut de toţi marinarii din lume, dar şi de locuitorii oraşului-port, a fost întâmpinat cu bucurie. Desigur, într-o asemenea împrejurare nu puteau lipsi acele întreceri sportive cu specific marinăresc, trăite şi gustate în egală măsură atât de participanţi, cât şi de spectatori.

Echipajul lui „Mircea" avea serioşi adversari în tinerii de prin partea locului, marinari din tată în fiu, pescari sau pescuitori de bureţi, a căror existenţă era strâns legată de apă.

Întrecerile marinăreşti încep cu proba de înot viteză pe o distanţă de circa o jumătate de milă marină. La pocnetul pistolului, un număr imens de înotători iau startul. Sunt atât de mulţi încât se stingheresc şi se încurcă reciproc. Din toată această învălmăşeală de braţe şi picioare se desprinde cu măiestrie un grup de insulari care reuşeşte să se îndepărteze repede de grosul concurenţilor.

Dintre cei „încurcaţi" se mai detaşează şi alţii, ca până la urmă să reuşească acest lucru şi câţiva marinari români. Dintre ei, unul se opreşte pe loc, călcând apa şi uitându-se cam pe unde au ajuns ceilalţi, după care îşi bagă capul în apă şi începe să-şi rotească mâinile asemenea unei morişti. Stilul de înot al acestuia ar fi fost greu de precizat, dar acest fapt nu l-a împiedicat să-i ajungă pe toţi din urmă şi să treacă primul linia de sosire.

Unul din invitaţii greci nu s-a putut abţine să nu exclame:

- Ăsta nu e înotător, ci... torpilă!

Trasul la parâmă, probă a forţei, tenacităţii, dar şi a unei tehnici speciale, se desfăşoară numai între marinarii bricului. Spectatorii, prin încurajările şi îndemnurile lor, fac ca această întrecere să devină foarte disputată. Urmează multe alte jocuri tradiţionale marinăreşti,

unde concurenții români, greci sau de alte naționalități, își împart premiile după cum i-a ajutat iscusința.

Deoarece navele aflate în port aveau ambarcațiuni de tipuri diferite, nu s-a putut organiza un concurs de bărci așa cum prevăd canoanele acestor întreceri; în schimb s-a început o spectaculoasă întrecere de sărituri la trambulină. „Mircea" este acum tribună oficială, masă pentru arbitri și... trambulină. Primele sărituri se fac de la verga mare. Față de nivelul apei, aceasta se găsește la o înălțime de circa 8 m. Marea majoritate a concurenților a trecut cu bine proba. A doua săritură urma să se facă de la verga gabierului, situată la o înălțime de 15 m. Aceste sărituri îi pun la grea încercare pe concurenți. Însuși faptul de a ajunge la capătul vergii în timp ce nava se leagănă ușor e o problemă. Mulți dintre concurenți se opresc aici, mulțumiți de rezultatele obținute. Urmează apoi ultima încercare, săritura de pe verga zburătorului, aflată la peste 20 de metri înălțime. Aici urcă numai câțiva.

Marinarul Alexandru Antogea se cațără cu abilitate pe verga respectivă și, fără nici un fel de ezitare, se aruncă cu capul în jos, trecând asemenea unui bolid prin fața ochilor măriți de spaimă ai arbitrilor, și se înfige în apă la un metru de navă. După aproape un minut de încordată așteptare, olteanul nostru, căci oltean era, iese la aproximativ 30 de metri depărtare de bric, împroșcând apa din gură ca un cașalot. Nimeni n-a mai încercat să-i doboare recordul, fiind astfel declarat învingător.

În acest voiaj lung de 3.334 mile marine au fost vizitate porturile Constantinopol, Pireu, Corfu, Durazzo, Ragusa, Suda, Ceanak, Teode, Carvosa și din nou Constantinopol. În drum spre insula Creta, „Mircea" a atins cu velele o viteză record: 17 noduri! Bricul s-a înapoiat în țară la 3 septembrie, pe o vreme excelentă, cu vânt favorabil, care i-a permis să facă în fața Constanței o adevărată demonstrație a măiestriei echipajului, dar și a frumuseții navigației cu vele.

Pregătirea elevilor privind latura practică la bordul bricului începe în luna aprilie 1926, sub comanda locotenent-comandorului Gheorghe Dumitrescu. „Mircea" va intra în revizie generală în Arsenalul Marinei din Galați, după care va face scurte ieșiri în mare,

cea mai lungă fiind între Constanța și Sulina, în scopul antrenării echipajului în vederea voiajului în Marea Mediterană, care urma să se desfășoare între 15 iunie și 15 (sau 20) septembrie.

Pe baza acumulării experienței din alte marșuri, dar în mod special din cel din anul 1925, s-a hotărât ca intrările bricului în porturile străine să nu fie la date fixe, întrucât din cauza condițiilor meteorologice acestea nu puteau fi respectate și afectau întregul voiaj. Chiar și pentru data revenirii bricului în țară s-a lăsat o toleranță de 5 zile, adică între 15 și 20 septembrie.

Comparativ cu voiajul anterior, cel din 1926, mai lung cu 25 de zile, a fost mult mai bine organizat din toate punctele de vedere, privind confortul, hainele, hrana, alocațiile de ambarcare și fondurile băneşti necesare activităților protocolare. De asemenea echipajul a fost redus cu 39 de oameni, fapt care a asigurat condiții mai bune de muncă și odihnă.

Înainte de plecarea în voiajul care se desfășura pe o distanță de 2.340 de mile marine, în circa 90 de zile, la bordul bricului a avut loc un serviciu divin urmat de o serbare la care au participat ofițeri ai Diviziei de Mare împreună cu familiile. La ora 18,30 „Mircea" a virat ancora. Așa cum era prevăzut în planul marșului, urmau să fie vizitate porturile Pireu, Taranto, Bari, Ancona, Veneția, Triest, Spalatto, Gravosa, Bocche di Cattaro, Corfu și din nou Pireu.

Pentru a se imortaliza această călătorie, la bordul bricului este ambarcat și un operator de cinema cu toată aparatura necesară, trimis de Marele Stat Major al Armatei.

Filmările încep chiar cu pregătirea navei de plecare, când comandantul dă comanda prin portavoce: *„La posturile de manevră!"*. Datorită însă vântului care a bătut din sud timp de patru zile încheiate, marea montată nu era pe placul operatorului devenit țără voie marinar. Benzile de 35° ale bricului îi dădeau multă bătaie de cap, răsturnându-i aparatura.

Escortat de canonierele „Dumitrescu", „Ghiculescu" și „Stihi", „Mircea" reușește totuși să iasă în larg, unde își desfășoară velele. Între timp vântul și-a schimbat direcția, împingându-l spre sud cu o viteză de 10,5 noduri.

În ziua de 17 iunie, la ora 10, nava-şcoală „Mircea" intră în Bosfor, ca după o zi şi o noapte să ajungă în Dardanele şi apoi în Marea Egee. Aici vântul este complet nefavorabil, astfel încât insulele Strati, Mitilene, Lemnos, Skiros şi Pasara îi ţin tovărăşie zile şi nopţi în şir.

Între 22 şi 28 iunie „Mircea" se găseşte ancorat în baia Pahalerum din Pireu. În acest interval de timp ofiţerii şi ceilalţi membri ai echipajului au vizitat portul, împrejurimile şi celebrele monumente antice ale Atenei. Recepţiile la bordul bricului, la navele de război greceşti şi la sediul oficialităţilor civile şi militare se ţin fără întrerupere. Peste tot domneşte o atmosferă pe cât de destinsă, pe atât de cordială. La bordul lui „Mircea" toate întâlnirile sunt filmate.

În zorii zilei de 28 iunie bricul pleacă spre Corint. Condiţiile meteorologice sunt excelente. Canalul este străbătut în 35 de minute. O dată cu lăsarea întunericului, datorită inconştienţei unui comandant de corabie care nu avea aprinse luminile de navigaţie pe navă, bricul este în pericol de abordaj. O manevră de ultim moment a randei înlătură primejdia, navele trecând la 2 metri una faţă de cealaltă. Manevra de schimbare bruscă a drumului urmat de bric a fost salvatoare. Înclinarea instantanee a navei într-un bord la 30° a avut drept consecinţă spargerea întregii vesele de porţelan a ofiţerilor, care n-a putut fi înlocuită decât după sosirea lui „Mircea" în portul următor, Patras. Aici ajunge spre seară. După completarea stocului de alimente proaspete, apă şi... veselă, a doua zi, traversează Marea Ionică spre coasta italiană. În golful Taranto întâlneşte două submarine italieneşti care navigau la suprafaţă. Nava şcoală intră pentru a doua oară în viaţa sa în Mare Grande, loc unde se găsea una din principalele baze navale ale Italiei, aflată chiar lângă strâmtoarea Ortando, cheia Mării Adriatice. Fundul băii bine adăpostite de configuraţia naturală a solului găzduieşte oraşul Torino; la stânga oraşul vechi, cu cetatea şi străvechile fortificaţii martore ale numeroaselor confruntări din zonă, iar la dreapta oraşul nou. Comunicaţia peste canal se face pe un pod basculant.

La ora 5,25 „Mircea" acostează în micul port comercial al oraşului vechi. De la ora 8 încep vizitele delegaţiilor italiene, militare şi civile, întâlnirile fiind neaşteptat de cordiale. La ora 11,30 podul

basculant este deschis în mod excepțional pentru bric, care va intra astfel în baza maritimă propriu-zisă, „Mare Picolo". Pe ambele maluri ale canalului se găsesc un mare număr de localnici doritori să urmărească această adevărată defilare a lui „Mircea" în sunetele fanfarei militare care intonează imnul regal român. La această întâlnire sunt prezenți, pe lângă protipendada orașului, un însemnat număr de ofițeri superiori și amirali, precum și amiralul Giuseppe Martolla, comandantul-șef al Forțelor navale din mările Ionică și Adriatică. La rândul său „Mircea" va da tradiționalul salut marinăresc cu loviturile de tun și toate celelalte onoruri cuvenite.

Pe timpul staționării bricului la Taranto (7-12 iulie) au loc numeroase întâlniri, dejunuri oficiale, baluri și alte activități special organizate pentru ofițerii români. La rândul lor, maiștrii și marinarii italieni îi invită pe camarazii lor români la cluburile și cazinourile din port, unde vor petrece împreună clipe frumoase într-o atmosferă destinsă și prietenoasă. Cu o zi înainte de plecare, la bordul lui „Mircea" are loc o recepție organizată pentru gazde. Desfășurarea acestei adevărate serbări a fost filmată și ea în cele mai mici detalii.

A doua zi, 12 iulie, „Mircea" se îndreaptă spre Bari, unde ajunge trei zile mai târziu. Și aici bricul se bucură de aceeași primire prietenoasă. Pe lângă oficialitățile militare și civile, a dorit să viziteze bricul și Monseniorul Augusto Curi, arhiepiscopul de Bari, care și-a manifestat deschis satisfacția pentru cele văzute, felicitându-i pe marinari.

Pe timpul celor patru zile de staționare, în afara recepțiilor din oraș și de la bordul velierului, toate înregistrate pe peliculă cinematografică, au avut loc numeroase întâlniri între marinarii români și reprezentanții presei locale, care vor publica articole elogioase despre România, „Mircea" și marinarii săi.

Ultima activitate a marinarilor de pe bric a fost depunerea unei coroane de flori pe mormântul soldatului necunoscut.

Spre Ancona bricul este purtat pe valuri de un vânt favorabil; având toate velele întinse, va intra în port la ora 8,15 a zilei de 21 iulie.

Aici bricul va fi vizitat, fără exagerare, de toate oficialitățile civile și militare ale orașului și împrejurimilor, la care s-au adăugat

un număr imens al localnicilor, inclusiv al membrilor clubului fascist „Benito Mussolini". Animozitățile dintre „cămășile negre" și aristocrația italiană sunt vizibile, dar marinarii noștri, în calitatea lor de musafiri, vor adopta o poziție neutră.

La bordul bricului este organizată o recepție care va însuma nu mai puțin de 100 de invitați. Indiscutabil, este cea mai mare „serbare" care a avut loc vreodată pe bric în toată lunga sa activitate. Totul fiind prevăzut și pregătit din timp de către comandorul Gică Dumitrescu, puntea navei a fost transformată într-o adevărată tribună plutitoare care înfățișa România la ea acasă. Scoarțele și lăicerele, costumele naționale, fluierele și buciumele, dar mai ales butoiașele cu vin și țuică de lângă care nu lipseau bărdacele și țoiurile, așa cum era și normal, i-au impresionat profund pe frații noștri de gintă latină.

Descendenții romanilor s-au dezlipit cu greu, la cântatul cocoșilor, de urmașii lui Decebal, sperând din toată inima să se reîntâlnească. Ca și din celelalte porturi ale Italiei, „Mircea" va pleca regretând că timpul a fost atât de scurt și fiind regretat de toți.

O zi mai târziu bricul va intra în Cetatea Dogilor, Veneția, unde va staționa 8 zile. Dacă în celelalte porturi reprezentanții diplomatici ai României, începând cu consuli și terminând cu miniștri plenipotențiari, au fost primii sosiți la schela navei, aici consulul onorific nu a fost la înălțime. Din acest motiv toate activitățile protocolare s-au desfășurat cu mici întârzieri, iar vizitarea orașului, renumit pentru muzeele, capelele și comorile sale culturale, s-a făcut doar parțial.

În ziua de 1 august „Mircea" pleacă de la cheul „della Salute" spre Triest. După prima noapte de navigație făcută pe vânt potrivnic și ploaie, printre sutele de ambarcații pescărești și mahune, la care s-a mai adăugat și avarierea mașinii, „Mircea" reușește să intre în port și să acosteze la cheul Besagbierilor. Aici va rămâne peste timpul planificat, întrucât a apărut o nouă avarie, de data aceasta la elice. Activitățile protocolare s-au desfășurat în bune condiții, iar ofițerii și membrii echipajului au avut posibilitatea să viziteze orașul și chiar localități din împrejurimi.

Astfel, pe lista locurilor de interes istoric şi turistic s-au numărat şi grotele de la Postumia, castelul Miramar al împăratului Maximilian al Mexicului, localitatea Opcina şi multe altele.

După terminarea reparaţiilor bricul va pleca la 10 august spre Spalatto, primul port al Iugoslaviei. Frumuseţea timpului şi a peisajelor îi fură cu totul pe tinerii lupi de mare, făcându-i chiar să regrete că defilarea acestor minunăţii prin faţa ochilor va fi întreruptă de intrarea în porturi. Furat de vraja priveliştii de basm, unul dintre marinari, din neatenţie, cade în apă. Incidentul este rezolvat pe loc: i se aruncă imediat naufragiatului un colac de salvare şi este anunţat ofiţerul de cart, după care este readus la bord.

Staţionarea este de scurtă durată, dar a lăsat frumoase amintiri marinarilor noştri. Printre altele au fost vizitate Salona, locul de naştere al împăratului Diocleţian, precum şi vechiul oraş cu istoricul palat al împăratului, peste care s-a zidit oraşul de astăzi. Echipajul bricului va face o excursie în oraşul Tran (Truvig), în baia celor şapte castele.

În ziua de 14 august are loc un dineu la bordul bricului, la care, pe lângă celelalte oficialităţi ale oraşului, participă şi generalul Dascalovitch, comandantul garnizoanei.

O dată cu zorii zilei de 15 august „Mircea" pleacă spre Vela Luka, în insula Curzolla, şi ajunge aici chiar de Ziua Marinei Iugoslave. Echipajul bricului ia parte la tradiţionalele jocuri şi întreceri marinăreşti. Mult aşteptatul concurs de bărci este câştigat de barca nr. 2 a velierului nostru. În seara zilei de 15 august are loc serbarea societăţii sportive „Sokol", care va primi un pavilion din partea regelui Alexandru I al Iugoslaviei, înmânat societăţii de gimnaşti de către comandantul Marinei. La această manifestare participă toţi ofiţerii de pe navele ţării gazdă, precum şi cei străini, aflaţi cu navele în vizită la Vela Luka. Urmează un banchet organizat de societatea respectivă, la care participă şi o delegaţie a ofiţerilor noştri.

Dis-de-dimineaţă „Mircea" pleacă spre insula Busi pentru a vizita renumita grotă albastră, cunoscută în lume pentru neîntrecutele sale culori irizate şi reflexe de lumină. În aceeaşi zi este vizitată baia din insula Lissa. Vântul căzând complet iar marea fiind ca o oglindă,

bricul se va îndrepta spre Ragusa-Gavrosa (Dubrovnic) navigând numai cu maşina. Aşezarea, de un pitoresc greu de descris în cuvinte, nu întâmplător a fost denumită Perla Dalmaţiei. Curtoazia autorităţilor din Ragusa întrece orice aşteptare a oaspeţilor. Academia navală de aici preia latura protocolară şi a organizării vizitelor nu numai în localitate, ci în întreaga zonă, din care nu au lipsit staţiunile balneo-climaterice Canoza, Ombla şi Ragusa Vechia, încărcate de frumuseţe, dar şi de un bogat trecut istoric. În zilele de 21 şi 23 august „Mircea" se va întoarce în minunatul „fiord" mediteraneean Bocche di Cattaro şi ia drumul spre insula Corfu, ca după 50 de ore de navigaţie fără vânt să ancoreze în baia portului. La Corfu, „Mircea" are mulţi şi buni prieteni din anii anteriori, când nu o dată a fundarisit ancora în acest port. Întâlnirile dintre marinarii români şi greci sau oficialităţile locale, la care s-a adăugat numărul mare al localnicilor, au contribuit mult la cunoaşterea reciprocă.

Seara târziu, după ce se termină ambarcarea cărbunilor, „Mircea" iese din baia Corfu îndreptându-se spre Pireu, ultima escală a voiajului. Navigaţia în cursul celor cinci zile şi şapte nopţi decurge normal, astfel încât în dimineaţa zilei de 4 septembrie bricul se găseşte la sud de capul Matapan. Se renunţă la intrarea în micul port Navarin, care de fapt nu era prevăzut în itinerar, şi se intră în baia Phalerum iar apoi în portul Pireu. Aici comandantul primeşte o telegramă venită din ţară cu următorul conţinut:

„Hotărât primire deosebită sosire în ţară.

Faceţi tot posibilul intrarea în Constanţa 15 septembrie înainte de ora 18. Ordin detaliat primiţi pe drum.

Regele Carol I (SMR sau Agenţia trecere „Bosfor")
Amiral (ss) Şcodrea."

Vestea este îmbucurătoare, mai ales că în Grecia apăruseră unele confruntări politice şi militare care vizau schimbarea guvernului.

La 8 septembrie, vaporul de pasageri „SMR Regele Carol I" aduce următoarele instrucţiuni pentru „Mircea":

Radio nr. 4536 din 06.11.20 - Bricul „Mircea".

Domnul Ministru de Război a hotărât să facă o primire deosebită bricului „Mircea" la sosirea în țară, la care va participa și domnia sa.

Raportați prin orice mijloc ziua sosirii și ora probabilă; vom lua informațiuni prin toate navele care sosesc prin Bosfor. În ziua indicată de dumneavoastră, canonierele vor fi în mare la înălțimea Mangaliei, între coastă și 30 mile la larg, pentru a lua contact cu dumneavoastră.

Programul în principiu este următorul:

Distrugătorul „Mărășești", având la bord pe domnul Ministru de Război, și 3 canoniere vor ieși înaintea dumneavoastră.

Bricul „Mircea" va avea oameni la posturile de salut și dând onorurile prevăzute de Regulamentul Serviciului la Bord.

Navele mai sus menționate vor trece pe lângă „Mircea" cu oamenii la front, apoi vor escorta bricul până în apropiere de Constanța, unde vor intra cu puțin timp înaintea lui.

După intrarea în port, bricul „Mircea" se va conforma Regulamentului Serviciului la Bord.

Faceți tot posibilul ca sosirea dumneavoastră la Constanța să aibă loc în ziua de 15 septembrie înainte de ora 17.

Inspector General al Marinei,
Viceamiral (ss) Școdrea.

În dimineața zilei de 9 septembrie „Mircea" pleacă spre țară cu toate velele întinse, străbate Marea Egee și intră în strâmtoarea Dardanele.

Vântul se dovedește a fi complet potrivnic, bătând chiar din prova. Ajungerea bricului la Constanța la 15 septembrie nu mai este posibilă. Se face o scurtă escală la Constantinopol pentru completarea plinului de cărbuni și apă dulce. Atitudinea autorităților turcești este radical diferită față de cea adoptată în urmă cu un an, când din greșeală se considerase că „Mircea" nu avea viză de trecere prin strâmtori. Pentru a ușura rezolvarea problemelor care eventual s-ar fi ivit, un ofițer al Marinei militare turce și un reprezentant al căpităniei portului se prezintă la bordul navei oferindu-și serviciile.

În ziua de 15 septembrie „Mircea" intră în Marea Neagră. Vântul este relativ bun. La Caliacra se întâlnește cu canoniera

„Ghiculescu", în compania căreia va naviga în continuare. Legătura între Constanța, unde se afla viceamiralul Şcodrea, şi „Mircea"se ține prin stația de telegrafie a canonierei. Ordinele sunt clare. Nu se admite ca nava să vină la Constanța mai târziu de 17 septembrie ora 17. La nevoie, „Mircea" va fi adus până în rada portului chiar la remorcă. Consternarea la bordul bricului este generală. După 4.200 de mile marine parcurse în condiții de mare bună sau rea, să fii luat la remorcă pe ultimele mile, când condițiile meteorologice se îmbunătățiseră, este o jignire pentru încercații marinari de pe „Mircea". Dar... ordinele nu pot fi puse în discuție şi bricul este remorcat de distrugătorul „Mărăşeşti", care îl aduce până aproape de Constanța. „Mircea" îşi întinde din nou velele.

La ora 17 se văd ieşind din port distrugătorul „Mărăşeşti", canonierele „Stihi", „Ghiculescu", „Dumitrescu" şi torpilorul „Zmeul". La catargul distrugătorului fâlfâie pavilionul princiar. Toate aceste nave ies în întâmpinarea lui „Mircea" care îl salută pe Principele Nicolae, aflat la bordul distrugătorului, precum şi celelalte nave, cu urale, având întregul echipaj urcat pe vergi şi sarturi.

La bordul distrugătorului, Principele Nicolae este însoțit de Ministrul de Război şi de o întreagă suită de amirali, generali şi ofițeri superiori.

Digul de larg şi cheurile portului sunt arhipline de populația din Constanța, venită să-l întâmpine pe „Mircea" care, cu toate aripile întinse, intră maiestuos în port, după ce trei luni şi două zile a străbătut 5 mări, a vizitat 3 țări, ancorând în 14 porturi. Pentru a marca acest important eveniment, la catargul din pupa a fost ridicată o flamură tricoloră lungă de 40 de metri, cu toate porturile vizitate în voiajul respectiv.

În seara aceleiaşi zile ofițerii de pe „Mircea" au participat la banchetul organizat la bordul navei „Regele Carol I", prezidat de Principele Nicolae.

Întâmplarea face ca sosirea lui „Mircea" să coincidă şi cu un eveniment trist. A venit însă la timp, altfel echipajul n-ar fi putut să-l conducă pe ultimul drum şi să aducă un omagiu aceluia care a fost primul comandant al bricului „Mircea", Vasile Urseanu.

Anul următor, 1927, este bogat în ieşiri în Marea Neagră. În prima parte a anului bricul participă efectiv la lucrările hidrografice din zona gurilor Dunării, unde se fac măsurători şi studii ale curenţilor.

La 27 mai 1928, în amintirea cumplitei furtuni de la care se împlineau 40 de ani, se organizează la bordul bricului o reîntâlnire cu veteranii vasului. Mulţi dintre ei nu mai răspund la apel; cei prezenţi îşi împărtăşesc amintirile, împrospătându-şi ceea ce timpul încercase în zadar să şteargă. Cu această ocazie bricul este decorat cu Medalia „Patruzeci de ani de serviciu", emisă special, şi primeşte ca semn onorific pavilionul „Geac"* pe care se găseşte înscris semnul XL (patruzeci de ani). De asemenea, pe ghiul bricului se fixează o placă de bronz comemorativă care să amintească evenimentul. Tot acum, comandorul Pogonat predă contraamiralului Irimescu - unul din primii comandanţi ai lui „Mircea" - comanda navei. Acesta ordonă prin megafon, întâi cu un uşor tremur în glas, apoi hotărât:

- La posturile de manevră!

Elevii de acum patru decenii, ajunşi venerabili ofiţeri superiori şi amirali sau comandanţi ai navelor noastre comerciale, trec la vechile posturi. Comenzile se succed cu repeziciune:

- Gabierii şi rândunicile sus! Desfăşuraţi!

Contraamiralul Gavrilescu, cu toată rotunjimea taliei, inerentă vârstei, se urcă la rândunică; ceilalţi îl imită. În părul şi în bărbile lor colilii se joacă briza mării. Desigur, nu mai au agilitatea de altădată; dar nu vor să ia în seamă numărul anilor. Alături de tineri, veteranii desfăşoară velele. Şi bricul iese în mare, ducând pe vergi peste... 3.000 de ani! „Mircea" îi ajută. Caută să se menţină cât mai drept, fără să ruleze, aşa cum făcea de obicei în asemenea împrejurări. Este însoţit de cea mai puternică escortă pe care a avut-o vreodată. Marea fierbe sub loviturile puternice ale palelor elicelor distrugătoarelor şi canonierelor, în timp ce „Bătrânul" lunecă pe smaraldul mării în tăcere, abia atingând valurile.

---

* Geac = Pavilion acordat ca semn distinctiv navelor cu trecut glorios sau celor cu deplasament mare.

Sosit în port, „Mircea" acostează la cunoscuta sa dană, de care nu se va desprinde timp de trei ani decât pentru a face scurte plimbări. Nu mai poate străbate acum întinderile albastre cu aceeaşi uşurinţă şi siguranţă, aşa cum o făcea cu ani în urmă... A îmbătrânit!

Şi dacă corpul său de lemn este destul de viguros încă pentru a înfrunta dezlănţuirea apelor, coastele de oţel, măcinate de sarea mărilor, nu mai rezistă. De aceea, de acum înainte, bricul va ieşi în mare numai pe timp frumos şi va intra în port în aceeaşi zi.

Iarna anului 1928 a rămas cunoscută ca una din cele mai geroase, întrecând-o chiar şi pe aceea din anul 1903. Nu numai că marea a îngheţat până la orizont, dar în unele locuri grosimea gheţii a depăşit o jumătate de metru. Legătura dintre cheu şi navă s-a făcut aproape o lună pe acest pod de gheaţă. Şi astăzi zâmbesc bătrânii marinari, pe atunci flăcăi, când îşi amintesc cum se duceau la „Mircea" nu cu barca, ci... cu săniuţa.

A trecut şi această iarnă, şi încă un an, fără să se producă schimbări deosebite la bordul bricului.

19 august 1930. Soseşte în portul Constanţa, venind din Malta, o escadră engleză formată din crucişătorul „Curaçao" şi distrugătoarele „Ardent" şi „Antilope".

După obişnuitele schimburi de vizite protocolare, recepţii, plimbări etc, echipajele navelor engleze provoacă echipajele româneşti la mai multe întreceri sportive, printre care la un concurs de baleniere, unul de bărcuţe şi un meci de fotbal.

Concursul de baleniere spulberă de la început orice speranţă de victorie a marinarilor oaspeţi. Baleniera lui „Mircea" câştigă detaşat întrecerea, urmată de baleniera distrugătorului „Mărăşeşti". Celelalte locuri sunt împărţite cu marinarii englezi.

A doua probă este însă ceva mai dificilă întrucât urmează să se folosească un tip de ambarcaţiune mai puţin cunoscut în sporturile nautice, ceea ce la drept vorbind pentru marinarii noştri constituia o adevărată premieră. După cum era şi normal, oaspeţii au pus la dispoziţie bărcuţele. O altă particularitate a concursului era aceea că participau numai doi concurenţi, unul englez şi celălalt român. Dar apăruse o problemă cam spinoasă pentru noi: marinarul care urma să

ne reprezinte nu fusese ales încă, iar adversarul era... campionul flotei engleze din Malta.

Cum lucrurile nu puteau fi tărăgănate, s-a dat imediat ordin să vină o grupă de 10 marinari pe punte. Foarte dezinvolt, comandantul navei a pus mâna pe umărul unui marinar şi a spus hotărât:

- Achime, tu ne reprezinți! Vezi să nu ne faci de ruşine...

- 'Nțeles, don' comandor! răspunse acesta scurt.

Maniera în care reprezentantul nostru fusese selecționat i-a făcut pe marinarii englezi să-şi rețină cu greu zâmbetele.

La drept vorbind, acest concurs luase o întorsătură veselă. Privindu-i pe concurenți aşezați unul lângă celălalt, aşa cum cerea regulamentul concursului, fără să vrei îți venea să râzi. Sobrului şi uriaşului campion englez alegerea îi hărăzise un adversar scund şi zâmbăreț, dintre cei cărora înălțimea le dă dreptul să meargă la coada formațiilor de marş şi cărora tovarăşii le spun amical... „tabachere".

Despre concurs nu s-ar putea spune prea multe, deoarece „filmul" s-a derulat extraordinar de repede. Distanța de o milă marină a fost străbătută de concurentul nostru într-un timp record. După ce a trecut ca un bolid linia de sosire, acesta s-a apropiat de nava arbitrilor pentru ca, apoi, mijindu-şi ochii din cauza soarelui, să urmărească cu mult interes eforturile şi tehnica adversarului său rămas undeva în urmă.

Ofițerii şi marinarii englezi, inclusiv campionul Maltei, l-au felicitat sincer pe învingător, dând dovadă de multă sportivitate. Au rămas totuşi foarte nedumeriți cum de a reuşit acest marinar ales în grabă să-l învingă pe campionul lor.

Desigur, dacă ar fi cunoscut un singur amănunt n-ar mai fi fost aşa de surprinşi. Marinarul fusese ales în grabă, dar nu la întâmplare. Cei zece tineri erau născuți şi crescuți în Deltă - oameni ai apelor, din spița cărora aveau să se nască mai târziu mulți dintre campionii olimpici ai României.

Meciul de fotbal a fost şi el câştigat de echipa marinarilor noştri. Rezultat final 1-0.

27 mai 1931. Bricul este decorat pentru a doua oară, însă acum cu Medalia „Meritul Maritim". În cuvântul lor vorbitorii subliniază importantul rol pe care l-a avut „Mircea" în formarea cadrelor

Marinei noastre. După această dată, bricul este adus la Galați și dat în grija marinarilor pentru a fi păstrat din generație în generație. Dar Cronos își desfășoară nestingherit ghemul anilor. Peste alte șapte primăveri, în anul 1938, în luna când înflorește liliacul, la Galați are loc o nouă întâlnire. Veteranii vor să-l mai vadă o dată, să se întâlnească din nou pe puntea bătrânului „Mircea". Se împlinesc acum 50 de ani de la aceeași memorabilă furtună; reîntâlnirea nu este un pretext, ci o dorință arzătoare.

Rândurile lor sunt și mai mult rărite. Nu absentează însă Sebastian Eustațiu, cel care l-a comandat pe „Mircea" în acele clipe grele ale înfruntării mării dezlănțuite. Cu zece ani în urmă, fiind bolnav, nu putuse participa la prima întâlnire. Acum, iată-l prezent! Deși a depășit de mult pragul celor 80 de ani, mai păstrează încă vioiciunea de altădată. Ochii îi sunt la fel de pătrunzători și jucăuși. Iar când râde, șirul dinților strălucitori te face să crezi că părul, mustățile și barba albă ca neaua nu sunt ale lui, ci și le-a pus așa, în glumă, cu această ocazie.

Răspunde prezent și bătrânul șef al echipajului bricului, maistrul Achil Constantinescu. Din rândul ofițerilor care au înfruntat furtuna, numai unul este în viață: fostul locotenent Boerescu, acum amiral pensionar. Lipsesc: căpitanul Popovăț, secundul, locotenenții Atanasiu și Blidărescu, ofițerii cu navigația și mulți, mulți alții...

Întâiul șef de echipaj al lui „Mircea", Andrei Constantinescu, zis Mastela, cel care ungea cu seu fundul bărcilor pentru a câștiga concursurile, a păsit demult în lumea umbrelor. Această poreclă cu rezonanță meridională, pe care șeful de echipaj a purtat-o toată viața, nu a fost trecută în nici un act oficial. După mărturiile contemporanilor, nici posesorul ei nu știa mare lucru despre ea. Totuși, cu mai multă sau mai puțină fantezie, s-a căutat să se găsească o explicație.

Iată una din aceste variante. La vârsta de 15-16 ani, viitorul șef de echipaj ar fi fost ambarcat ca mus pe corabia italienească „Santa Maria Leuca", o bătrână carapace plutitoare, care căra grâne din Brăila și Galați în porturile Mediteranei. Pe când spăla vesela echipajului în bucătărie, într-un ciubăr numit în italienește „mastella", din cauza unei înclinații bruște a navei, musul a scăpat

ciubărul din mână, care s-a făcut praf cu farfurii cu tot. Văzându-i isprava, marinarii au făcut haz de necaz, iar unul dintre ei, scărpinându-se în cap, ar fi exclamat:

-Adio, la mastella, con tutti i piati![*]

Şi Mastela i-a rămas numele...

Andrei Constantinescu era oltean get-beget, născut la Turnu Măgurele. A intrat voluntar în corpul Flotilei în anul 1883 şi a rămas în serviciul Marinei timp de 25 de ani. Aproape întreg acest sfert de secol l-a petrecut la bordul lui „Mircea", devenind astfel veteranul navei. În limbajul curent al marinarilor din acea epocă, bricul „Mircea" era similar cu „vaporul lui Mastela".

Acest oltean chipeş, cu înfăţişare de haiduc, ars de soare, cu mustaţa groasă şi zburlită, veşnic cu sifleea la gât, încruntat, pornit parcă mereu pe represalii, ascundea în fond o inimă cu adevărat de aur. El a rămas în amintirea tuturor celor care l-au cunoscut aşa cum a fost: un om cinstit, drept, desăvârşit în meseria sa, întruchiparea ideală a marinarului român, a şefului de echipaj.

Mastela era un duşman neîmpăcat al leneşilor şi al mincinoşilor, dar un adevărat sfătuitor şi părinte pentru toţi acei care iubeau munca şi meseria de marinar. Fiind sincer şi deschis atât cu superiorii, cât şi cu subordonaţii, cuvântul lui a avut întotdeauna o mare preţuire şi greutate. În multe situaţii mai dificile, atunci când era vorba de a judeca faptele unor marinari vinovaţi, comandantul bricului îi cerea părerea şefului de echipaj. Acesta niciodată nu înflorea sau nu ascundea ceva, îşi spunea clar şi răspicat opinia, indiferent dacă adevărul stingherea sau leza pe cineva de la bord. Pe scurt, Mastela era un om dintr-o bucată!

A câştiga încrederea şefului de echipaj nu era o treabă uşoară. El nu se lăsa condus sau influenţat de prima impresie. Verificările minuţioase ce urmau după „prima cunoştinţă" erau tare lungi. Dar, o dată bucurându-te de încrederea lui, puteai fi sigur că la nevoie te va ajuta cu preţul oricărui sacrificiu. Rareori îşi ieşea din fire. În schimb era în stare să-i ţină vinovatului o prelegere de două ceasuri.

---

[*] - Adio, ciubăr, cu farfurii cu tot!

Morala lui Mastela, deşi nu era umilitoare, dura foarte mult. Cei care o gustaseră o dată munceau pe rupte, fiindu-le ruşine de omenia acestui marinar şi om adevărat.

Absentează şi Antonio Rotta, iscusitul pilot şi timonier calabrez, legat cu toată fiinţa lui de „Mircea" şi de marinarii noştri. Mic şi îndesat, mustăcios, mereu cu pantalonii în vine, dar suflecaţi. se învârtea pe punte ca un titirez, cu o mulţumire bine mascată. vorbind tot timpul în argoul său marinăresc italo-român. Vocea lui puternică, cu timbru înalt, nu va mai răsuna niciodată pe puntea lui „Mircea". Ea însă, asemeni unui ecou, va avea mereu rezonanţe în inimile marinarilor.

- Che porcheria! Ce aţi făcut voi aici este treabă de ciobano, nu de marinaro!

Apoi, zâmbind şi îndreptându-şi mustaţa cu un gest scurt şi hotărât, îi spunea în şoaptă căpitanului:

- Comandante, treaba e faino, dar i-am speriat eu puţin pe ei...

Ca orice bătrân corăbier, Moş Antonio stabilea cu precizie direcţia vântului pe întuneric, muindu-şi doar degetul arătător în gură şi ridicându-l în sus. În privinţa pregătirii macaroanelor, aşa-numita delicatesă „Spaghete al sugo", era neîntrecut...

Moş Antonio! Patruzeci de ani a fost pilot şi timonier, instructor de vele şi profesor de matelotaj, la aproape tot atâtea mii de elevi.

Era un neîntrecut pedagog în formarea deprinderilor practice ale tinerilor marinari. În majoritatea cazurilor, explicaţiile sale erau de la început bine înţelese. Şi apoi, Moş Antonio nu admitea nici în ruptul capului să nu fie urmărit cu atenţie atunci când arăta, spre exemplu, „secretul" unei manevre. Bătrânul lup de mare îşi punea în joc toate cunoştinţele şi tot sufletul, însoţindu-şi explicaţia cu largi gesturi teatrale. Câteodată se întâmpla totuşi ca vreunui boboc să-i fugă ochii pe mare, sau să moţăie în timp ce dascălul era încins în focul demonstraţiilor. În asemenea împrejurări, dacă avea amândouă mâinile ocupate, era în stare să-l tragă cu dinţii de tricou pe somnoros; Dacă avea însă o mână liberă, vinovatul se alegea pe dată cu o ciupitură în locurile unde pantalonii stau mai întinşi. Câteodată măsura disciplinară, nevinovată în felul ei, făcea totuşi să-i dea

lacrimile puiului de marinar luat prin surprindere. Atunci Moş Antonio îşi ridica sprâncenele stufoase şi, pufăind ca un elefant de mare, încheia repede ora de matelotaj sau manevre dând repaus. Îl lua apoi pe vinovat în cabină la el, să-l dăscălească. Aici, pilotul îi făcea o morală straşnică, dar pe măsură ce ridica tonul îndesa în buzunarele vinovatului covrigi şi zahăr cubic.

- Asta să fie învăţătură de minte la tine! îşi încheia el pledoaria. Altădată o să ciupesc mai tare şi n-o să dau nimic!

Şi acum un amănunt care pare de necrezut. Acest desăvârşit pilot, timonier, maestru în manevre şi matelotaj, care colindase mările şi oceanele lumii de la vârsta de 18 ani, care, ca pedagog , se putea face înţeles cu atâta uşurinţă când explica ceva, era... analfabet! Nu învăţase nici măcar să se iscălească. În schimb se orienta perfect în faţa compasului magnetic al navei, făcând rapid socoteli mintale. Pe statul de plată al salariaţilor era singurul care semna cu o cruce fistichie, fără să pună, bineînţeles din amor propriu, degetul.

Mult timp fusese un adevărat mister cum de reuşea Moş Antonio să-şi găsească rubrica fără să întrebe pe nimeni, pe o pagină unde erau trecute zeci de nume. Miracolul a fost însă dezlegat spre marea supărare a bătrânului lup de mare, care susţinea că nu ştie carte în româneşte, dar în italiană este tobă.

Ce se întâmplase?! În acea toamnă şcoala primise noi cadre didactice, iar pe statul de plată Moş Antonio trecuse de la numărul curent 10, la 11... Neştiind nimic de modificare, el a numărat în gând ca de obicei liniile despărţitoare ale rubricilor şi, foarte calm, şi-a pus cunoscuta-i semnătură în dreptul numelui noului venit. Cu multă discreţie, casierul l-a făcut atent că „semnase“ în altă parte. Surprins, moşul a mai numărat o dată în gând şi a constatat că nu greşise, motiv care l-a făcut să declare, foarte supărat:

- De ce umbli cu şmecheria? Că ăsta este loc al meu de când am venit în flotă. Şi a refuzat să-şi mute „iscălitura“.

După plecarea lui, două săgeţi încrucişate au clarificat situaţia, iar pe viitor s-a avut în vedere să nu se mai umble cu „şmecheria“.

Toată viaţa lui, Moş Antonio a urât maşinile; pentru el, numai navele cu vele meritau tot respectul. Restul erau doar „râşniţe plutitoare“. Faţă de „Mircea“ avea, bineînţeles, o adevărată veneraţie.

Acelaşi ataşament şi respect pentru bric, pentru calităţile sale deosebite, a ştiut să-l insufle şi tinerilor mateloţi. Această dragoste, de altfel, a fost şi este cultivată cu grijă de către toţi marinarii noştri şi transmisă din generaţie în generaţie.

Nicholas Monsarrat, autorul cunoscutului roman „Marea crudă", referindu-se la nave în general, a afirmat că este o mare greşeală să se atribuie unor corpuri plutitoare neînsufleţite însuşiri şi calităţi umane. Privind obiectiv lucrurile, inerta materialitate a corăbiilor şi vapoarelor, cu toţii suntem de acord că acest fapt este de necontestat. Din punct de vedere sentimental, afectiv, realitatea este cu totul alta.

Pentru marinari navele nu sunt simple carapace plutitoare, ci fiinţe în adevăratul înţeles al cuvântului, dar din păcate necuvântătoare. Ele sunt urmărite de oamenii mării cu atenţie şi interes de când li se pun pe cale chilele şi până se montează ultimele piese din vârful catargelor, merele.

Lansarea la apă a unui vas şi botezul acestuia este un prilej de mare bucurie atât pentru constructori şi beneficiari, cât şi pentru întreaga asistenţă participantă la sărbătorirea evenimentului. Dacă nava respectivă are o mărime deosebită, destinaţie specială sau constituie o premieră în domeniu, festivităţile vor avea amploarea cuvenită. La rândul lor, „naşa" sau „naşul", nu întâmplător aleşi, vor sparge sticla de şampanie de bordul navei în sunetele melodioase ale fanfarei urmate de tradiţionala lovitură de tun, care marchează cufundarea în apă a „noului născut".

Înainte ca vasul să părăsească şantierul constructor urmează o altă ceremonie, tot atât de somptuoasă: arborarea Pavilionului Naţional al ţării căreia aparţine.

Intrată apoi în serviciu, în raport de calităţile sale nautice sau manevriere, nava respectivă va fi apreciată sau nu de către marinarii care o vor deservi.

Pe lângă numele de botez, navele vor fi însoţite apoi toată viaţa de porecle uneori nu tocmai măgulitoare. Ele vor fi categorisite ca iuţi, încete sau chiar puturoase. Au temperament, sunt moi sau ardente, pot fi înţelegătoare sau încăpăţânate, bune sau rele, frumoase sau urâte; într-un cuvânt, isteţe sau proaste. Când o navă guvernează

bine şi răspunde prompt la comenzi, contribuind prin calităţile sale la reuşita unei manevre dificile, toată lumea o laudă în gura mare: „Ascultă bine la cârmă!“ Dacă la activul ei are şi un oarecare număr de furtuni din care a ieşit victorioasă, atunci devine celebră, fiind pur şi simplu venerată.

Încercările grele prin care echipajul şi nava trec împreună determină o încredere... reciprocă ce va genera un ataşament şi mai mare al marinarilor faţă de ea, ca faţă de o fiinţă dragă, credincioasă, ce nu te lasă în drum la nevoie; şi apoi nu trebuie uitat faptul că atât oamenii, cât şi navele, au o durată a vieţii foarte apropiată.

Dar nimic nu este mai dureros pentru un marinar decât să fie martor la tăierea navei, scoasă din serviciu, pe care a fost ambarcat ani de zile. Nu poate suporta spectacolul. Loviturile ciocanelor care o dezmembrează îl lovesc în suflet. Flăcările albe ale aparatelor de sudură, care îl orbesc, nu-l pot determina să-şi întoarcă privirile. Îndurerat, cu ochii roşii lăcrimând, pleacă parcă gârbovit de ani de la locul „masacrului“, dar, ca atras de un magnet nevăzut, se reîntoarce. Înţelege că este normal să se întâmple aşa, dar, totuşi... nu înţelege.

La cei 62 de ani, Moş Antonio, bolnav de reumatism, o dată cu pensionarea bricului, pleacă şi el în oraşelul său natal, Vila San Giovani - mic port în strâmtoarea Messinei - în speranţa că soarele cald şi clima dulce a Calabriei îi vor ameliora boala. Ultima noapte la bordul lui „Mircea“ a petrecut-o în picioare la pupa, singur cu propriile-i gânduri. Privea pe rând nava, cerul, marea şi din nou nava. Mângâia şi pipăia tot ce întâlnea în cale, încercând parcă să simtă mai bine şi să ducă cu sine formele tuturor obiectelor de la bord, atât de familiare, de care îl legau atâtea amintiri. Strângea în mâinile-i bătucite pânza aspră a velelor, ascultându-i foşnetul şi apropiind-o de obraz. Despărţirea era neînchipuit de grea. Înţelegea acum, în ultimele clipe, cu părere de rău, că pentru el nimic din ceea ce a fost nu se va mai reîntoarce vreodată. Şi el, şi „Mircea“ aparţineau unei alte lumi: minunatei, fermecătoarei şi pierdutei lumi a corăbiilor...

A doua zi după banchetul de despărţire, Moş Antonio a fost condus la gară de un impresionant alai de marinari tineri şi bătrâni. Nici urmă nu mai era din acel lup de mare dârz şi plin de siguranţă, limbut şi cicălitor. Fostul pilot care, în virtutea faptului că îi

cunoscuse de mici pe toți cei deveniți personalități în Marină, își permitea libertatea multor familiarisme, stătea acum gârbovit, timid. incapabil să articuleze un cuvânt. Când fanfara a intonat cunoscutul marș al despărțirii, intrat în tradiția Marinei și folosit ori de câte ori „Mircea" pleca în lungi călătorii - bătrânul a izbucnit în hohote de plâns, asemenea unui copil. Lacrimi grele i se rostogoleau pe obrajii palizi, unindu-se în barba-i tremurătoare.

Trecând hotarul țării noastre, bătrânul trimite marinarilor următoarea telegramă:

„Cu emoție și durere părăsesc pământul ospitalier al României; duc cu mine dragostea și recunoștința ce păstrez Marinei române, pe care am servit-o întreaga viață. Vă mulțumesc dumneavoastră și rog a transmite tuturor ofițerilor salutări și mulțumiri!"

Nu mai este nici Barba Ghiorghi, unul din bătrânii piloți ai lui „Mircea", atât de util în voiajele din Arhipelag, care cunoștea labirintul strâmtorilor și canalelor ca pe propriile-i buzunare. Pe acest bătrân lup de mare nenorocul și ghinionul îl urmăriseră toată viața, iar singurul loc unde gustase din bucurii fusese bricul nostru. Barba Ghiorghi, cu mulți ani în urmă, comandase o corabie care naufragiase pe timpul unei furtuni undeva, pe stâncile Anatoliei, în apropierea Bosforului. Considerat pe nedrept vinovat, este obligat de lege să plătească aproape toată viața , din modestu-i salariu dat de statul nostru, despăgubiri pentru încărcătura pierdută. Dacă „Mircea" nu l-ar fi luat sub aripa sa, asigurându-i, cum s-ar spune, casă și masă, greu ar fi putut s-o scoată la capăt...

Se înțelege că niciodată nu-i plăcea bătrânului să-și amintească de această tristă întâmplare care îl lovise crunt, risipindu-i rosturile vieții. În schimb avea alte amintiri frumoase adunate în lungile-i peregrinări pe mări și pe oceane. Și apoi, Barba Ghiorghi era un neîntrecut povestitor. Când noaptea își lăsa mantia pe întinsul apelor și când pe bolta întunecată se aprindeau felinarele cerești, bătrânul marinar începea să-și depene amintirile în fața „bobocilor" adunați la piciorul catargului. Și avea ce povesti Barba Ghiorghi! Întâmplări cu piratii Arhipelagului, răpiri din seraiuri, lupte cu maurii și multe alte isprăvi cu iz oriental, care îi făceau pe tinerii mateloți să petreacă

clipe de neuitat în lumea basmelor celor o mie şi una de nopţi... Şi vântul se oprea în velele ce căzdeau moi şi în păienjenişul sarturilor; nu se îndura nici el să plece până nu afla sfârşitul întâmplărilor...

Tainica feerie a nopţilor de vară, această neasemuită poezie a singurătăţii apelor, făcea ca legătura sufletească dintre marinari să se înnoade prin noi fire invizibile.

Din tot ce a fost a rămas o amintire, la fel ca pilotul Barba Ghiorghi...

Lipseşte şi Jean Bart, marinarul-scriitor sau scriitorul-marinar, care a descris cu atâta simţire şi adevăr aspra viaţă a oamenilor mării. Parcă mai ieri tânărul locotenent semnase aici, pe „Mircea", mandatul de 600 de lei, Premiul Academiei Române, pe care îl primise pentru admirabilul său „Jurnal de bord", datorită căruia şi Mastela a devenit nemuritor. Fostul director de studii al Şcolii maiştrilor de marină, pe lângă temeinicele cunoştinţe de specialitate pe care le-a dat elevilor săi, a ştiut să insufle acestora şi dragostea faţă de mare şi faţă de meseria de marinar, aşa cum nimeni altul dintre dascăli nu a reuşit să o facă până la el. Lui îi datorăm „Cartea Dunării", lucrare pentru care scriitorul a adunat material întreaga viaţă, intenţionând să publice un studiu mult mai întins şi complet. Dacă totuşi nu şi-a realizat în întregime intenţia, nu este el vinovatul, ci timpul, care ne lasă sau nu să terminăm ceea ce am început.

Patriotul marinar a înţeles însemnătatea cunoaşterii Dunării de către români sub multiplele ei aspecte. De aceea, liricul poet al mării devine un perseverent cercetător şi prezintă marele nostru fluviu din punct de vedere istoric, geografic, economic, juridic, politic şi militar. Talentul său de scriitor îşi spune cuvântul. Argumentele pe care le aduce pentru a arăta rolul pe care îl are Dunărea în dezvoltarea viitoare a României îmbracă o formă atât de clară şi de convingătoare, încât nu se poate să nu simţi chiar şi astăzi, când citeşti această carte, un sentiment de mândrie la gândul că eşti din acelaşi neam cu acest om adevărat. Dar... comandantul de mai târziu al portului Sulina, autorul „Europolis"-ului, cel care ne-a lăsat o frescă vie, cu valoare de cronică a vieţii portului de la gurile Dunării, va pleca în curând dintre cei vii.

Revederea veteranilor întinde minunate punți între prezent şi trecut. Fostul comandant Sebastian Eustațiu evocă întâmplări demult trăite pe puntea bricului, descrie momentele dramatice ale marii furtuni de parcă toate acestea le-ar avea în fața ochilor. Degetele-i tremurătoare despăturesc apoi cu grijă o hârtie îngălbenită de vreme şi, cu vocea strangulată de emoție, dă citire numelor celor care au luptat atunci cu valurile, dând dovadă de un curaj neasemuit. Sunt amintiți marinarii Zincu Sotir, Nestor, Georgescu, Budeanu, Neagu, Ispas, precum şi elevii Căplescu, Biberi, Sava şi mulți, mulți alții.

Iau cuvântul şi alți veterani. Zâmbesc cu toții acum, amintindu-şi că pe timpul furtunii, când apa mării pătrunsă în cambuză strica ultimul pesmet, tot echipajul de aproape o sută de oameni a fost nevoit ca, timp de trei zile, să mănânce dintr-un singur miel, care, cu blană cu tot, cântărea doar 5 kilograme.

Dar să nu uităm că la întâlnire este prezent şi... „Mircea". Împreună cu veteranii, el trăieşte amintirile trecutului. Asemenea unui bătrân care pare că picoteşte, îşi deapănă în gând amintirile dragi. Într-adevăr, are ce să povestească, pentru că puține nave-şcoală din lume se pot mândri cu recordurile pe care le are veteranul nostru.

Aproape cincizeci de ani - timp în care şi-a dus „puii" sub ceruri de topaz şi pe mări de smarald, dar şi prin adevărate căldări clocotitoare - peste tot unde a fost nu s-a întâmplat vreodată ca marea să-i fure măcar o singură ființă.

Cele mai grave accidente, dacă se pot categorisi astfel, le-a avut în ultimele două voiaje: un caz de apendicită, fracturarea mâinii unui maşinist şi o hemoragie nazală rebelă a unui ofițer. În toate aceste cazuri „Mircea" a mers „de-a dreptul", cât de repede i-a permis vârsta lui înaintată, navigând, după situație, cu velele sau cu maşina, dar ajungând la timp cu elevul în Corfu, cu matelotul la Durazzo, iar cu ofițerul la Constantinopol, unde au fost puşi în afara pericolului.

...Când se spunea că „Mircea" a luat-o „de-a dreptul", nu era vorba de o glumă; bricul era în stare să treacă la nevoie prin locuri periculoase, pe unde nici pescarii localnici nu îndrăzneau să o facă cu micile lor ambarcațiuni, şi nu odată aceştia au încremenit văzându-l zburând pur şi simplu împreună cu valul mareelor, peste obstacole de netrecut.

Pe puntea lui au urcat numeroşi conducători de state, suverani, miniştri şi ambasadori, oameni de ştiinţă şi cultură. La bordul lui s-au instruit mii şi mii de marinari. În voiajele sale a vizitat 20 de ţări, atingând peste 100 de porturi, iar în unele dintre acestea intrând de mai multe ori, deoarece de fiecare dată a dus cu el alte serii de marinari.

Şi peste tot a fost aşteptat şi primit cu simpatie şi dragoste. Poate şi pentru că „Mircea" nu a fost niciodată o navă de război; el a fost o navă-şcoală, un mesager peste ape al simţămintelor curate de pace şi prietenie ale poporului nostru.

Ca oricărei fiinţe, şi lui i s-au atribuit diferite supranume: era cunoscut şi sub numele de „Făt Frumos" sau „Lebăda albă".

Reîntâlnirea se apropie de sfârşit; pe ghiul bricului se bate a doua placă de bronz pe care stă scris: TOT BRICULUI „MIRCEA" – 50 DE ANI DE LA URAGANUL DIN 21 MAI 1888; 1938.

Apoi în Jurnalul de onoare al navei semnează toţi cei prezenţi.

*

Ar fi nedrept însă să nu se amintească nici un cuvânt despre prietenii patrupezi sau înaripaţi ai marinarilor. Aceşti „membri supleanţi" ai echipajului, cu vechi ştate de ambarcare, care niciodată n-au lipsit de la apel, au ştiut să înfrunte cu străşnicie furtunile, răul de mare, arşiţa şi gerul, cot la cot cu mateloţii.

La bordul bricului s-au perindat numeroase fiinţe necuvântătoare care, prin ataşamentul de care au dat dovadă faţă de marinari, şi-au căpătat pe deplin dreptul de a nu fi date uitării. Printre acestea pot fi numărate căţeluşul Dâlmuj, motanul Marcu, cocoşul Osman din Trebizonda, o bufniţă, iar mai târziu câinele lup Vela şi motanul Vasile.

Dâlmuj era tovarăşul nedespărţit al marinarilor; el făcea serviciul la schelă împreună cu aceştia, schimb după schimb. Mateloţii îl dresaseră să tragă cu dinţii de parâme, fapt care aducea la bord multe momente de veselie. Deşi Dâlmuj nu apărea oficial în drepturile de subzistenţă, ştia să se descurce destul de bine pe lângă bucătărie. La nevoie, însă, se mulţumea şi cu raţia de galeţi, cu care se obişnuise, ca orice marinar.

Marcu, un pisoiaş jucăuş crescut de mic la bordul bricului, îşi făcuse un adevărat antrenament în lupta cu răul de mare. El era dat mereu ca exemplu tinerilor învăţăcei pentru agilitatea cu care se urca în arboradă.

Osman era conştiinciozitatea întruchipată. Dădea deşteptarea echipajului cu o precizie de ceasornic. Acest merit al său l-a făcut să se bucure de un regim special de libertate şi să moară de moarte bună, la adânci bătrâneţi, şi nu de cuţit, ca orice galinacee.

Iată ce găsim în amintirile scrise ale aceluiaşi fost elev pe bric. Biberi Constantin, în legătură cu animalele de la bord:

În ziua de 1 mai a anului 1888 „Mircea" se găsea la Galaţi şi era gata să plece pe mare. Generalul Maican, comandantul Flotilei, un om foarte milos din fire, după trecerea în revistă a navei i-a făcut recomandarea comandantului, căpitanul Eustaţiu Sebastian, să-i debarce pe micuţul Dâlmuj şi pe cele două pisici, pentru a scuti animalele de răul de mare în cazul în care vremea schimbătoare de primăvară se va înrăutăţi. Primind ordinul de la comandant, şeful de cart a anunţat imediat echipajul că toate animalele aflate la bord trebuie să fie debarcate pe cheu. Dar, cum elevii obişnuiau să se „alinte" între ei cu porecle ca Dulăul, Cotoiul, Maimuţa, Calul şi altele, cei ce purtau aceste porecle au crezut că despre ei este vorba; şi-au luat nedumeriţi sacii marinăreşti în spinare şi s-au adunat pe cheu. Aflând că toată încurcătura plecase de la interpretarea greşită a ordinului dat, căpitanul Eustaţiu, care nu râdea niciodată când se găsea la comanda navei, de această dată nu s-a putut abţine.

Mai târziu, la bord a fost găzduită şi o bufniţă. Cu ea era o întreagă poveste.

Odată, ziua, când „Mircea" se găsea în radă, un cârd de ciori încolţiseră pasărea de noapte şi aceasta era gata-gata să-şi încheie viaţa chiar deasupra mării. Disperată, bufniţa, uitând de orice frică, şi-a căutat scăparea pe „Mircea", rostogolindu-se ca un meteor la picioarele marinarilor. Fiind obosită, n-a schiţat nici cel mai mic gest de împotrivire atunci când a fost prinsă. Deşi venirea la bord a acestei păsări stigmatizate de superstiţii a ridicat unele obiecţii privind „acordarea de azil", totuşi marinarii i-au înţeles necazul şi au primit-o. Hrănirea ei a ridicat însă adevărate probleme. Carnea

sărată de la bord nu putea intra în meniul obişnuit al unei păsări răpitoare de noapte. Cu toată prelucrarea ei minuţioasă, mâncarea îi producea „ochioasei" indigestii repetate.

Doctorul bordului, un ornitolog pasionat, a dat dispoziţie ca după desărare bucăţile de carne să fie tăvălite prin fulgi, fiind astfel cât mai apropiate de hrana obişnuită a acestei păsări. Experienţa a reuşit de minune, bineînţeles după ce a fost sacrificată o periniţă cu puf de gâscă a lui Moş Antonio.

În faţa noului fel de bucate, bufniţa şi-a manifestat satisfacţia umflându-se în pene şi scoţând nişte sunete foarte curioase. O dată trecut acest impas, Ochioasa a rămas în continuare la bord.

De ghinionul pe care l-ar fi adus, cum s-ar fi putut teme superstiţioşii, nici vorbă! Stângăciile bufniţei în faţa celorlalte mascote, cu care se împrietenise, meritau să fie văzute. După un timp se constată totuşi că mediul marin nu-i e prielnic păsării de noapte. De aceea, echipajul hotărăşte în unanimitate ca Ochioasa să fie debarcată şi dusă în podul unei vechi magazii a Depozitelor Marinei, lucru care se face în ciuda protestelor bufniţei, care nu înţelegea că i se vroia binele.

După reparaţii capitale, în anul 1924, la bordul lui „Mircea" îşi încep stagiul de ambarcare căţeluşa lup Vela şi motanul Vasile. Amândoi fuseseră găsiţi pe cheu şi aduşi pe bric de marinari. Locotenentul Gheorghe Mocanu, care a cunoscut-o pe Vela la bordul lui „Mircea", o descrie astfel:

Era o căţeluşă lup foarte frumoasă, nu prea mare, cu o siluetă deosebit de fină şi un mers elastic şi elegant, care fără să vrei îţi atrăgea atenţia. Blana brună, cu păr scurt şi reflexe roşietice, ce părea atunci pieptănată şi periată, îi dădea un aer de domnişoară îngrijită şi cochetă. Când era cald, nu-i displăcea un duş cu apă de mare. Locul de odihnă şi-l alegea cu multă grijă, acesta fiind de obicei uscat şi curat. Când se briciuia puntea navei cu nisip, Vela se urca pe treptele scării de la comandă şi aştepta răbdătoare să fie terminată treaba. Nu era lacomă la mâncare, chiar dacă era vorba de o bucăţică de carne sau un os suculent. Cu o graţie aristocratică, apuca uşor cu dinţii din mâna marinarilor hrana ce i se oferea, indiferent dacă era apetisantă sau un galete muiat în apă. Era

înțelegătoare și de o inteligență rar întâlnită la un câine. Când bricul se găsea legat la cheu, nu se mișca de lângă marinarul de serviciu la schelă, avertizându-l cu un mârâit gutural ori de câte ori apărea cineva pe dană cu un miros diferit de al marinarilor. Pentru amuzament, marinarii o învățaseră să împingă alături de ei, cu lăbuțele, manelele cabestanului atunci când se vira ancora, muncă ce-i plăcea în mod deosebit.

Când nava se pregătea de plecare sau acostare Vela devenea foarte activă, alergând pe punte sau lătrând uşor.

Pentru botezarea căţeluşei s-a făcut un adevărat consiliu al echipajului. Era absolut obligatoriu să poarte un nume marinăresc. Întâi s-au propus câteva nume pompoase ca Thalassa, Neptunia. Acestea negăsind susţinători, s-a trecut la unele nume comune din nomenclatura marinărească: Verga, Ancora, Vela, Randa şi altele. Până la urmă a rămas Vela (pânză). Se pare că şi ea a fost de acord, căci, auzind acest cuvânt, a ciulit urechile.

Cu motanul a fost mult mai uşor: i s-a dat numele bucătarului, Vasile, şi toată lumea, în mod tacit şi conspirativ, a consimţit. Motanul devenise bine cunoscut de către marinarii din port, deoarece putea fi întâlnit deseori pe cheu; apoi, Vasile n-avea coadă. Această „distincţie" i-o datora lui Moş Antonio Rotta.

Întâmplarea în care motanul şi-a pierdut falnica-i podoabă n-a avut nimic senzaţional. Vasile obişnuia să dea târcoale cabinei pilotului, o adevărată comoară de delicatesuri. Într-o zi sprijinea uşa cu coada, în speranţa că pilotul va coborî şi... nu-l va neglija nici pe el. Într-adevăr, Moş Antonio a venit, dar nu s-a oprit la sertarul cu brânzeturi şi salamuri, ci a luat grăbit din cuier o haină de ploaie. Ceasul rău! Tocmai atunci coada motanului se oprise din legănatu-i grațios între uşă şi şanţul cu armătură metalică al tocului acesteia. Într-o fracţiune de secundă, blestemata ghilotină l-a însemnat pe Vasilică pentru toată viaţa.

Rareori le-a fost dat marinarilor să vadă o asemenea prietenie între un câine şi o pisică, aşa cum a fost aceea dintre Vela şi Vasile. De obicei motanul îşi avea culcuşul într-un colac de salvare (aşa cum a rămas de altfel imortalizat în toate fotografiile apărute în publicaţiile marinăreşti), dar când era frig dormea numai în „braţele"

cățelușei Vela. Deși nu era voinic, Vasile era totuși spaima șobolanilor care îndrăzneau să se „ambarce" pe bric. Nu-i mânca, dar îi plăcea grozav să se lupte cu ei, să-i omoare, pentru ca mai apoi să-i plimbe pe toată nava și să-i lase pe rând la picioarele câte unui marinar, parcă anume așteptând ca acesta să-l mângâie și să-l felicite pentru ispravă.

Traiul lui Vasilică la bordul bricului nu se putea compara cu cel al semenilor săi de la uscat și cu atât mai puțin cu al acelor fericiți motani intrați în grațiile vreunei fete bătrâne miloase și iubitoare. Vasile ducea o viață aspră, de spartan, ca oricare alt marinar de pe „Mircea". Nu o dată fusese surprins de valuri pe puntea bricului și udat până la piele. Uneori însă n-avea ce face și trebuia să-și părăsească culcușul uscat, pentru a ajunge la lădița lui cu nisip de sub dunetă. În acest sens, nu existau concesii. Orice încălcare a normelor de igienă și curățenie era aspru sancționată. Și Vasile n-a greșit niciodată... Sarcinile lui de serviciu nu erau tocmai ușoare. Cu cât timpul între două deratizări era mai mare, cu atât era și el mai mult solicitat.

În zilele bune, cum s-ar zice, Vasilică reușea să răpună doi sau chiar trei șobolani. Dar, deh, erau și zile proaste! Nu o dată a trebuit să derobeze, fiind pus în inferioritate de aceste rozătoare scârboase și îndrăznețe. Cu tot curajul și agilitatea-i pisicească, nu scăpa fără câteva mușcături de ceafă, de urechi sau în unele locuri mai sensibile. Când lupta lua o astfel de întorsătură, de jos, din santină, răzbăteau până sus pe punte bufnituri și mieunături întretăiate. Primul dintre marinari care îl auzea dădea alarma: *„Luați cavilele, fraților, și hai în santină, că l-au prins pe Vasilică la înghesuială!"* Intervențiile erau întotdeauna salvatoare. Ceva mai târziu ieșea la lumină și fârtatul nostru, cu blana zbârlită, scuturându-se, stupind în toate părțile și mișcându-și energic ciotul de coadă. După ce-și lingea rănile și-și trăgea sufletul, Vasilică cobora din nou în santină. Vai de șobolanul care îi cădea acum în gheare! Nici inchiziția spaniolă n-ar fi fost în stare să născocească suplicii mai strașnice. Acest gladiator bătăios și ambițios, plin de cicatrice, mărturii ale încăierărilor sale, era de un real folos la bordul bricului. Ar fi greu să ne închipuim cum ar fi arătat sacii și lăzile cu provizii îngrămădite în magazii, pe culoarele

de trecere sau chiar pe puntea navei pe timpul voiajelor mai lungi. fără stricta supraveghere a motanului. La foarte multe din aceste bătălii nocturne, când rozătoarele îndrăzneau să urce pe punte, intra în acțiune și Ochioasa, care își îmbunătățea astfel meniul zilei.

De la început trebuie spus că, față de marinari, Vela a dat dovadă de un atașament ieșit din comun, astfel încât și-a câștigat pe deplin celebritatea, fapt care a făcut să nu fie uitată; capul expresiv și delicat i-a fost desenat pe harta ultimului voiaj al lui „Mircea". Iată și câteva episoade din viața acestei mascote atât de atașată de marinarii bricului:

1926, iunie. Bricul se pregătește să iasă în mare pentru exerciții de amarinizare a echipajului. Vela, aflată pe cheu, nu observă forfota marinarilor care se pregătesc de plecare. Aceștia obișnuiau să o cheme la bord, dar acum, furați de treburi, au uitat-o. Între timp „Mircea" ridică ancora și începe să se îndrepte spre geamandurile de ieșire. Cățelușa, observând că bricul plecase, o zbughește pe dig și... iat-o la capăt. Lângă far. A rămas un mister cum a reușit să treacă peste toate obstacolele întâlnite, întrucât digul era complet barat pe o mare porțiune cu materiale de construcții necesare reparațiilor. Ajunsă aici, simte că fuga i-a fost zadarnică și începe să schelălăie dezlănțuită; „Mircea" trece pe lângă ea, în timp ce marinarii de la bord o privesc cu înțelegere, dar fără să o poată ajuta cu ceva.

Valurile ce se izbesc de dig au înfricoșat-o; dar numai pentru moment. Ca o săgeată, Vela zboară departe peste blocurile de piatră, în mijlocul mării, și încearcă disperată să ajungă înot bricul. Comandantul navei, comandorul Gheorghe Dumitrescu, care văzuse scena de la plecare și se amuzase, dar care în nici un caz nu se așteptase la o asemenea comportare din partea Velei, ordonă emoționat:

- Stop mașina! Lăsați la apă barca nr. 1. Salvați câinele.

Marinarii trag la rame cu toată puterea ca să ajungă la timp. Capul cățelușei dispare din ce în ce mai des în valuri. A obosit. Marinarii o strigă pe nume pentru a o îmbărbăta; mai sunt câțiva zeci de metri... Trebuie să reziste! Și au ajuns!

Vela este smulsă mării în ultima clipă. Adusă la bord, șiroind de apă, cățelușa își manifestă din toată ființa ei recunoștința,

gudurându-se şi punându-şi labele ude pe fiecare marinar în parte. Aceştia o mângâie şi nu se supără nici chiar atunci când îi sărută în felul ei, cu limba-i aspră, sau se scutură făcându-le tuturor un adevărat duş.

Drept semn că nu era un câine oarecare, fără stăpân, şi că el aparţinea marinarilor de pe „Mircea", un marinar priceput îi confecţionase o beretă „şic" prevăzută cu un elastic pe dedesubt, care i-o ţinea pe cap atunci când proprietara ciulea urechile.

Vela a vizitat multe porturi străine, însoţind grupurile de marinari. Când nava ajungea în porturi şi marinarii îi scoteau de la locul ei bereta pentru a o peria, Vela dădea vădite semne de bucurie, întinzând capul să i-o aşeze mai repede, ştiind că este rost de permisie...

În timpul plimbărilor nu părăsea niciodată grupurile de marinari, întotdeauna îi aştepta cu răbdare să privească ceea ce îi interesa, după care pleca cu ei mai departe.

Vela n-avea nici un pic de înclinaţie pentru vagabondaj, aşa cum dovedise spre exemplu câinele Clăbuc, de pe nava „Dacia". Acesta era, să zicem, o fire cu totul deosebită. Rămânea în porturile străine cu săptămânile, până venea o altă navă românească cu care să se întoarcă acasă, pentru ca după aceea să-l cuprindă din nou dorul de ducă. Acest voiajor incurabil - foarte descurcăreţ, de altfel - folosea numai navele ţării lui. Devenise atât de cunoscut printre marinarii noştri, încât deseori puteai fi martorul unor asemenea discuţii:

- Şi pe cine zici că ai întâlnit de-ai noştri, prin Napoli?

- Pe Popescu şi Georgescu de pe „Steaua Română", pe Costică Ştefănescu de pe „Împăratul Traian" şi mulţi alţii. Ah, da... îl uitasem pe Clăbuc: După cât se pare, o să-l avem diseară musafir la masă şi cred că merge şi pe acasă. S-a bucurat grozav că m-a văzut. Ar fi vrut să meargă cu mine, dar era reţinut de nişte prieteni...

Vela, pe lângă faptul că era cuminte, era şi foarte prietenoasă. Singurii pe care nu-i putea agrea erau doctorii. De la distanţă, după miros, simţea organele sanitare de control şi se ascundea din proprie iniţiativă sub dunetă, neieşind de acolo decât dacă era chemată insistent. Mirosul de iod sau creolină o scotea din sărite.

Avea ea motivele ei să se manifeste astfel... Odată, pentru a i se aproba debarcarea în Triest, i se administrase o injecție împotriva turbării şi o dezinfecție a blănii cu o soluție lipicioasă şi urât mirositoare, care o revoltaseră cumplit de tare. Părul ei de lup, cu reflexe cenuşii, devenise bățos, adunat în smocuri de care se lipiseră ca de o hârtie de prins muşte toți fulgii şi gunoaiele Triestului. Şi. culmea, nici să se lingă nu putea din cauza gustului amar al dezinfectantului.

Altădată, la Pireu, păţise la fel. De aceea acum, când simțea mirosul de dezinfectant specific sanitarilor, i se înroşeau ochii în cap de „bucurie" şi le zâmbea din ascunzătoare cu toată lungimea colților ei de câine lup, dar, bineînțeles, nu-şi mai trăda prezența nici prin cel mai slab mârâit. Aproape că îşi pierduse încrederea şi în marinarii bordului, căci doar ei o chemaseră cu frumosul, iar când a venit... ce i-a pățit cojocul!

În țară, pentru amuzament, marinarii o încurajau să le tragă câte o sperietură discipolilor lui Esculap prin atacul ei neaşteptat, care bineînțeles că nu se solda decât cu o spaimă zdravănă. O singură dată, însă, Vela a făcut o confuzie cumplită... Era prin toamna anului 1927. Din capitală a venit o comisie de control pe linie administrativă, condusă de un general. Aşa cum prevedeau regulile serviciului de bord, acesta trebuia să fie primit cu toate onorurile cuvenite, lucru care s-a şi făcut; dar nici nu s-au stins bine ultimele note înalte ale trompetei, semnalul după care comandantul urma să-l întâmpine şi să-i prezinte raportul, când Vela, ca o vijelie, i-a luat-o înainte sărindu-i generalului drept în piept. Spaima a fost mare atât pentru musafir, cât şi pentru marinari. Până la urmă însă lucrurile s-au terminat cu bine: generalul, în locul raportului, a primit ajutorul şi scuzele de rigoare. Mai târziu, aflând cauza „atentatului", i-a trecut definitiv supărarea. Toată încurcătura pornise de la un deget pansat, care mirosea puternic a iod. Vela îl confundase pe musafir cu sanitarul... De altfel, nici nu se putea ca supărarea să țină mult. Însăşi vinovata venise, pocăită, la picioarele generalului, ca şi când ar fi înțeles şi ea confuzia.

URMAŞUL

Despre „Mircea" şi viaţa la bordul acestuia se pot spune încă multe lucruri interesante. Numele şi fotografia lui au apărut în nenumărate ziare, reviste, afişe, cărţi ilustrate, albume şi cărţi din ţară şi din străinătate. Silueta lui suplă a fost imprimată pe timbre poştale, continuându-şi, dacă se poate spune astfel, şi pe această cale călătoriile peste mări şi oceane.

Datorită simpatiei şi popularităţii de care s-a bucurat în toată perioada sa de activitate, în porturile în care a ancorat acest mesager al poporului şi al Marinei noastre el a trezit curiozitatea şi interesul multor specialişti în domeniul construcţiilor navale din lume. De fapt, „Mircea" a fost „ultimul mohican" din seria velierelor de tip bric, construit de renumitul şantier naval „Thames Iron Work" după planurile modificate şi îmbunătăţite ale celebrelor clipere de la sfârşitul secolului XIX.

Interesată să intre în posesia acestui unicat, rămas intact în ciuda vârstei, Uniunea Sovietică oferă statului român o canonieră nouă de tip „Kubanetz" în schimbul bricului „Mircea", proaspăt ieşit la pensie.

Iată mai jos articolul din ziarul londonez „Times", apărut în legătură cu bricul nostru:

(Black Sea) Training Ship.

Mircea 1882 Sailing Brig, with auxiliary engine, 350 tons, 118x25x8 ¾ feet. Guns 2-1 pdr. CMG. IHP. 160-8-5 Kts. Coal: 32 tons.

Complement 80. Note-Rehtted 1923-24. „Mircea" is said to have been one of the fastest sailing ships of her time, having maile up to 16-17 Kts. At one time Russians proposed to exchange her for a gunboat of the „Kubanetz" class, but the Roumanians refused, all the traditions of their Navy resided in the „Mircea"

Refuzul marinarilor români a fost prompt: emblema Marinei unei ţări, nava simbol a acesteia, nu se vinde!

Dezvoltarea Marinei noastre, mai ales acum, după întregirea ţării, nu se putea realiza fără o navă-şcoală mai mare, modernă şi cu

aparatură la nivelul standardelor vremii. Contraamiralul Eustaţiu Sebastian semnalase această necesitate încă din anul 1914, când vechiul bric, deşi încă tânăr, făcea cu greu faţă noilor cerinţe. Când. mai târziu, „Mircea" a depăşit o jumătate de secol - vârstă frumoasă pentru o corabie cu corpul de lemn - semnele inerente ale anilor petrecuţi pe apă au început să apară peste tot. Arborada şi chiar bordajul nu mai prezentau siguranţă în condiţiile unei furtuni puternice. Apoi tubulatura căldării era arsă, iar maşina asigura cu greu navei o viteză de 2-3 noduri pe mare calmă. Cu ani în urmă, când „Mircea" a intrat în reparaţii capitale în Arsenalul Marinei şi s-a luat legătura cu Şantierul Naval constructor „Thames Iron co. Works", cerându-i-se material lemnos (pin american) necesar catargelor şi piese de schimb pentru maşină, inginerii au rămas uimiţi că mai există în lume o navă din generaţia respectivă capabilă să plutească. Ei au răspuns că de aproape 50 de ani nu mai foloseau asemenea materiale, iar maşinuţa lui „Mircea" fusese practic un unicat...

După mai multe variante propuse de conducerea Marinei noastre, guvernul a căzut de acord asupra tipului, tonajului şi numelui viitoarei nave-şcoală. Din bugetul statului se acordă în acest scop 114.000.000 lei, dar nava costă 120.000.000 lei. În această situaţie, Liga Navală Română - asociaţie creată în scopul sprijinirii şi popularizării Marinei, care avea la acea dată filiale în toate oraşele principale ale ţării, grupând în jurul ei foarte mulţi iubitori sinceri ai mării şi vieţii de marinar, precum şi numeroşi oameni de ştiinţă şi cultură, la care se adăugau numeroase personalităţi ale Marinei - începe o intensă activitate de propagandă în sprijinul completării fondurilor alocate de către stat pentru bric. În revistele Ligii Navale, precum şi în multe ziare centrale sau locale, sunt lansate apeluri pentru sprijinirea colectei publice. Dar cea mai importantă şi cea mai eficace lozincă, lansată în anul 1937, a fost *„Cât de puţin, dar de la toţi!"*

Liga Navală va fi prima pe lista de subscripţii, înscriindu-se cu suma de 1.000.000 lei. Urmează Ministrul Aerului şi Marinei, Radu Irimescu, cu 10.000 lei, şi amiralul Ion Coandă, cu aceeaşi sumă. Casa de credit a Societăţii de electricitate şi gaz donează 300.000 lei,

iar majoritatea angajaților săi salariul lor net pe o zi. Ecaterina Eustațiu, soția amiralului Eustațiu Sebastian, donează 25.500 lei. Membrii Senatului României varsă în fondul „Mircea" 17.000 lei, sumă ce echivala cu diurna pe o zi, iar deputații 240.800 lei.

Reputatul ziarist Stelian Popescu, directorul ziarului „Universul", publică rezultatele bune ale subscripției, creând astfel o atmosferă de entuziasm general în întreaga țară. Banca Națională a României va da 500.000 lei. Inspectoratul Corpului II Armată 307.747 lei, Căpităniile porturilor 350.000 lei, iar ambasadele şi consulatele româneşti 58.005 lei.

Dar multimilionarii noştri industriaşi şi moşieri, proprietari de fabrici sau mari comercianți, sunt rezervați şi economi. Sumele cu care doar câțiva dintre aceştia contribuie, în raport cu posibilitățile lor reale, au un caracter simbolic.

În schimb, pe listele de subscripție îşi înscriu numele numeroşi muncitori, țărani, oameni de ştiință, cultură şi artă, preoți, anonimi şi mărunți funcționari, pensionari, studenți, ucenici, dar mai ales marinari. Sumele încep de la câțiva lei şi cresc în raport cu posibilitățile fiecăruia. La 15 februarie 1937, Opera Română, în scopul strângerii de fonduri pentru „Mircea", organizează un frumos spectacol.

„Veteranul valurilor" nu putea rămâne însă în afara acestor activități, chiar dacă îmbătrânise. E drept, nu-şi mai permitea să iasă în larg ca altădată, însă puntea lui putea fi folosită ca o adevărată tribună de propagandă în aer liber. Astfel aici au loc serbări, baluri şi chermeze cu tombole, toate încasările vărsându-se în contul viitorului bric. Pe această cale îşi aduce şi el contribuția ca urmaşul său să prindă viață cât mai repede, căci de aproape 10 ani Marina era lipsită de o adevărată navă-şcoală.

Odată suma completată, ceea ce dovedeşte că „Mircea" avea mulți prieteni, comanda este încredințată Şantierului Naval „Blohm & Woss" din Hamburg, cu care se duseseră tratativele, iar certificatul de naştere al noului bastiment-şcoală este semnat la 26 ianuarie 1938.

Cinci asemenea nave-şcoală de acest tip, A, sunt în toată lumea: „Eagle" (SUA), „Gorch Foch" (Germania), „Tavarisch" (Rusia),

„Sagres II" (Portugalia) şi „Mircea". Acesta din urmă a fost a patra construcţie din serie.

Noul bric a costat iniţial 120.000.000 lei, dar suma a fost treptat depăşită. Construcţia propriu-zisă a început la 15 aprilie 1938, iar peste o jumătate de an, mai precis la 22 septembrie, velierul a fost lăsat la apă în cadrul unei festivităţi solemne. Au participat, din partea germană, întregul personal al şantierului în frunte cu Walter Blohm, contraamiralii Wolf şi Anker, reprezentanţi ai Marinei militare germane, iar din partea română reprezentanţii Legaţiei Române din Berlin, şi anume Vasile Barbieţeanu cu soţia, care îl reprezentau pe ambasadorul R.T. Djuvara, consulii generali ai ţării noastre din Hamburg şi Berlin, membri ai misiunii româneşti de supraveghere a lucrărilor, comandorul Alexandru Bardescu, reprezentantul Ministerului Aerului şi Marinei, primarul Hamburgului însoţit de personalităţi de seamă ale oraşului, ofiţeri de marină şi alţii.

Marina militară a Germaniei a acordat o atenţie deosebită festivităţilor, asigurând fanfara şi o companie de onoare formată din marinari.

Programul lansării a fost astfel întocmit încât să aibă loc la ora 15,48, pentru a coincide cu fluxul, întrucât lansarea navei trebuia făcută perpendicular pe fluviul Elba, momentul trebuind să coincidă exact cu mareea cea mai înaltă, adică atunci când curentul era zero, spre a evita devierea navei din planul de lansare.

Lansarea navei „Mircea" (construcţia nr. 519) a avut loc în ziua de 22 septembrie 1938, după următorul program:

Ora 15,20 – sosirea naşilor şi a invitaţilor de onoare la pontonul Elbei;

Ora 15,35 – discursul ministrului României;

Ora 15,41 – fanfara intonează Imnul Naţional Român, Imnul Naţional German şi imnul Horst Wessel, urmate de aprinderea felinarelor navei (Gata de lansare!);

Ora 15,46 – botezul, lovitura de tun;

Ora 15,48 – lansarea.

Soţia consilierului Barbieţeanu, desemnată naşă, a botezat velierul spărgând sticla de şampanie de bordajul acestuia şi rostind

cu voce tare cuvintele: **„Din înalt ordin, te botez cu numele de MIRCEA!“**

După lansarea navei la apă, invitații au participat la un ceai oferit de consulul României la Hamburg, iar seara la o masă de gală dată de conducerea şantierului.

O sumară prezentare a navei se impune de la bun început.

„Mircea“ este un velier de tip barc, deci impropriu numit bric (denumirea de bric fiind dată de marinarii români care, păstrând tradiția, l-au încadrat în aceeaşi clasă cu înaintaşul său), deoarece are trei catarge şi nu două, deplasamentul este foarte mare iar corpul şi arborada sunt în întregime din oțel, specifice navelor moderne.

La ieşirea din şantier nava a avut următoarele caracteristici:

* Lungimea totală (de la extrema pupa până la vârful bompresului): 81,18 metri.
* Lungimea fără bompres: 73,60 metri.
* Lungimea între perpendiculare la linia de plutire: 62 metri.
* Cuplul maestru la linia de plutire: 62 tone.
* Bordul liber: 2,38 tone.
* Pescajul (în plină încărcătură): 5,20 tone.
* Tonaj brut: 1320 tone.
* Greutatea lestului: 250 tone.
* Combustibil: 65,50 tone.
* Apă: 209 tone.
* Înălțimea arborelui trinchet deasupra liniei de plutire: 44 metri.
*Înălțimea arborelui trinchet deasupra punții principale: 41,10 metri.
* Înălțimea arborelui mare deasupra liniei de plutire: 44 metri.
* Înălțimea arborelui mare deasupra punții principale: 41,10 metri.
* Înălțimea arborelui artimon deasupra liniei de plutire: 39 metri.
* Înălțimea arborelui artimon deasupra dunetei: 33,60 metri.
* Verga cea mai lungă: 23,60 metri.
* Suprafața velică: 1750 metri.
* Motor auxiliar MAN Diesel: 520 C.P.

* Viteză maximă imprimată navei pe vreme bună: 9,5 noduri.

„Mircea" avea cabine speciale pentru: Comandant superior; Comandantul navei; 12 ofiţeri; 40 aspiranţi; 6 maiştri; 12 subofiţeri; 50 maiştri; 100 elevi (cadeţi). TOTAL – 121 persoane.

Velierul-şcoală „Mircea" era în măsură să asigure pregătirea la toate nivelele şi specialităţile viitoarelor cadre ale Marinei, începând cu navigaţia, matelotajul, electro-comunicaţii şi semnalizări, artilerie, şi terminând cu motoarele şi maşinile electrice.

Destinat să facă marşuri lungi pe mări şi oceane, s-a prevăzut ca bucătăria, pe lângă instalaţiile clasice cu injector pe motorină, să fie dotată şi cu plite electrice. Blocul alimentar al navei dispunea totodată de brutărie mecanică, de tot felul de ustensile acţionate electric, precum şi de camere frigorifice pentru proviziile de carne şi fructe. În aceste condiţii hrana zilnică a echipajului, pe lângă faptul că îşi păstra calităţile nutritive, era variată, pregătită la timp şi în condiţii de igienă desăvârşită. „Mircea" era înzestrat şi cu spălătorii electrice, uscătorii, călcătorii, frizerie, cabinet medical, infirmerie, bufet, precum şi multe alte spaţii destinate desfăşurării unor activităţi culturale sau de studiu.

Încălzirea compartimentelor navei era asigurată de calorifere, iar mai târziu s-au montat şi instalaţii de aer condiţionat, precum şi staţie de desalinizare a apei.

După terminarea probelor de mare, începute încă la 16 ianuarie 1939, sub comanda comandorului August Roman, care îl avea ca secund pe comandorul Martae Alexandru şi numai 3 ofiţeri, un aspirant, un medic, 15 maiştri, 56 de marinari puntişti şi 14 mecanici – „Mircea" se pregăteşte să părăsească Hamburgul.

La 27 martie are loc ceremonia ridicării Pavilionului Naţional. Cinstea de a ridica tricolorul României la catarg îi revine maistrului Ion Mincea. În ziua de 29 martie, la ora 5, în sunetul a nu mai puţin de 1.000 de sirene, însoţit de velierul german „Horst Wessel", „Mircea" se îndreaptă spre larg unde îşi desfăşoară velele, luând drum spre patrie.

Liga Navală, care a contribuit cu elanul şi forţele sale la naşterea noului „bric", a trimis comandorului August Roman o radiogramă urând *„noului Mircea şi primului său echipaj să egaleze*

prin devotament şi iscusinţă echipajele predecesorului şi să-l întreacă prin lungimea călătoriilor, ducând faima neamului nostru pe toate mările şi oceanele lumii".

Comandorul navei-şcoală, în numele întregului echipaj, a răspuns Ligii Navale:

„Părăsind Hamburgul şi luând drum spre ţară cu N.S.„Mircea", gândurile noastre se îndreaptă cu recunoştinţă către animatorii care cu atâta zel au hotărât construcţia acestei nave. Vom căuta să ne ridicăm la înălţimea înaintaşilor noştri atât în spirit, cât şi în calităţi".

Prestigioase periodice româneşti ca „Porunca vremii" şi „Timpul" au inclus în paginile lor articole şi interviuri despre rolul lui „Mircea" privind dezvoltarea Marinei noastre Naţionale, precum şi despre caracteristicile tehnice ale acestei nave. De asemenea, redactorii revistei „Marea Noastră" au urmărit cu mare atenţie drumul navei încă de la plecarea din Hamburg, informându-şi cititorii asupra escalei făcute la Southampton, unde „Mircea" a fost în centrul atenţiei cercurilor oficiale şi a londonezilor pe toată durata celor 5 zile de staţionare.

La 11 aprilie nava se găsea în dreptul farului Ovessant, iar la 12 aprilie a intrat în golful Biscayei, întâmpinat de valuri uriaşe. Două zile mai târziu „Mircea" intră în Lisabona, unde echipajul s-a bucurat de o caldă şi sinceră primire atât din partea autorităţilor, cât şi a cetăţenilor capitalei portugheze.

„Mircea" a părăsit Lisabona la 18 aprilie, ca după 4 zile să intre în strâmtoarea Gibraltar, îndreptându-se spre Malta. La 27 aprilie „Mircea" îşi fundariseşte ancora în portul La Valetta, unde este primit cu aceeaşi deosebită cordialitate.

După 3 zile de staţionare în capitala malteză, bricul ia drum spre est. O puternică furtună cu vânt de forţa 10 iese în întâmpinarea navei. „Mircea" este însă prea stăpân pe forţele sale ca să o ia în serios. În apele Mării Egee, tânărul velier întâlneşte motonava „Transilvania", construită recent în şantierele din Copenhaga şi aflată la primele voiaje.

Echipajul modernului pachebot românesc este primul care îl va vedea pe noul „Mircea" zburând pe valuri cu toate pânzele

desfăşurate. Un marinar de la bordul „Transilvaniei" avea să noteze în jurnalul său personal: *Auzisem din presă şi de la radio despre „Mircea", dar, cu toate descrierile făcute, nu puteam să mi-l imaginez cum arată. Acum, când din valurile albastre ale Mării Egee se înalţa un velier magnific cum nici în visele mele nu mai văzusem, m-am înghesuit şi eu, împreună cu ceilalţi pasageri, în bordul respectiv. Niciunul dintre noi nu bănuia de unde vine, unde se duce şi ce hram poartă. Când, mai târziu, s-a apropiat şi i-am distins culorile pavilionului la pic, bucuria noastră, a tuturora, a fost de nedescris.*

La 5 mai „Mircea" intră în strâmtoarea Dardanele, străbate Marea Marmara, pentru ca la 6 mai să intre în Marea Neagră, unde va ancora, o zi mai târziu, în rada Balcicului, pentru o perioadă de 10 zile în vederea curăţeniei generale şi retuşurilor necesare în locurile în care furtunile lăsaseră uşoare urme.

Cu tot cu escale, întreaga călătorie Hamburg-Constanţa a durat 50 de zile, navigaţia făcându-se, după nevoie, cu vele şi cu motor.

În dimineaţa însoritei zile de 17 mai, portul Constanţa este în sărbătoare. Toate navele militare erau acostate la cheuri. La ora 8,45 „Mircea" a dublat farul şi a început manevra de apropiere de dana nr. 3 special amenajată, escortat de şalupele „Salvamar", „Pescăruş" şi „Rândunica", iar în aer de o escadrilă de hidroavioane. Fanfara intonează Imnul Naţional. La ora 9, „Mircea" era deja acostat.

Pe cheu, într-o aliniere perfectă, îl aşteptau elevii şcolii navale. în timp ce pe distrugătorul „Regina Maria" se aflau grupate înalte personalităţi militare şi civile participante la festivitate. Dintre acestea nu lipsesc comandantul Marinei militare, viceamiral Petre Bărbuneanu, comandantul Forţelor Aeriene, primarul oraşului Constanţa şi prefectul, dar şi foştii comandanţi ai primei noastre nave-şcoală, amiralii în rezervă Eustaţiu Sebastian şi Ion Coandă. La ora 10 au urcat la bordul noului velier comandorul Aurel Negulescu şi patru marinari care au adus, în numele Ligii Navale Române. Pavilionul de Onoare şi Cartea de Aur.

Au urcat la bord elevii Şcolii Navale şi apoi invitaţii.

La acest mare eveniment nu se putea să nu participe şi bătrânul velier. Însă nu a mai venit singur, ca altădată, cu velele albe sclipind

în soare şi cu mustăţi de horbotă la etravă, ci a fost adus la remorcă, încet, cu toată grija, pentru ca nu cumva marea cea ranchiunoasă să-i pricinuiască acum, la bătrâneţe, vreo stricăciune, răzbunându-se pentru toate afronturile şi festele pe care bricul i le-a jucat o viaţă întreagă. Adus la cheul de onoare, „Veteranul" este dichisit cu toată dragostea şi grija de către marinari. Chiar dacă nu mai are aproape nimic din strălucirea de altădată, totuşi, aşa bătrân cum este, îşi păstrează distincţia şi demnitatea. Cu Marele Pavoaz ridicat, pare chiar întinerit. La bordul său sunt adunate toate oficialităţile şi invitaţii de onoare. El este cel care predă ştafeta urmaşului. În faţa lui se perindă generaţiile tinere şi viguroase de marinari, la formarea cărora a contribuit atât de mult.

Tânărul „Mircea" îşi salută cu respect înaintaşul, cu întregul echipaj „la front pe vergi".

Sirena puternică a acestuia face să vibreze zările şi inimile tuturor celor prezenţi. „Veteranul" îi răspunde. Trăieşte din plin momentul, aşa cum a făcut-o cu 57 de ani în urmă, la Galaţi. Fluierului lui i se alătură celelalte sirene şi fluiere ale navelor militare şi comerciale, româneşti şi străine, aflate în port. Salvele de salut ale tunurilor acoperă uralele mulţimii. Fanfarele întrunite ale Marinei intonează marşul de întâmpinare. Cele două nave ajung faţă în faţă... Ele reprezintă trecutul şi viitorul Marinei noastre Naţionale. Sunt clipe pe care cuvintele nu le pot descrie. Tinerii marinari, uitând parcă să mai clipească şi să mai respire, urmăresc cu feţele radiind de fericire minunata nouă lebădă albă. Bătrânii lupi de mare au feţele pline de broboane de sudoare. În palmele tremurătoare mototolesc în neştire şepcile decolorate, în timp ce în ochi le-au apărut lucitoare boabe de rouă. Şi unii, şi ceilalţi, sunt copleşiţi de măreţia momentului. Pentru tineri, noul „Mircea" înseamnă începutul meseriei pe apă; pentru vârstnici, încheierea muncii aspre şi asidue de o viaţă întreagă, un minunat apus de soare.

Când, târziu, serbările s-au terminat şi mantia înserării a cuprins depărtările, estompând siluetele vapoarelor, tumultuoasa agitaţie a zilei a început să scadă.

În port şi pe mare, navele şi-au aprins luminile. Treptat, întunericul devine atotstăpânitor. Timpul se scurge încet, asemenea

unui fluid vâscos. Zgomotele sunt din ce în ce mai rare. După o zi de trudă, portul se odihneşte.

În liniştea nopţii se aud acum doar paşii marinarilor de cart. Ei măsoară puntea navelor fără grabă, cu regularitatea bătăilor de pendulă.

Cele două veliere stau unul lângă celălalt. S-au apropiat atât cât le-au permis legăturile de la cheu. Vor, parcă, să-şi vorbească. Căci navele, aşa cum spun marinarii, nu sunt corpuri plutitoare inerte, ci fiinţe, asemeni oamenilor. Se pare că va fi o noapte a confidenţelor, o noapte a amintirilor. O lungă noapte albă.

Singura martoră a discuţiei lor este nava „România", acostată în apropiere.

În această senină şi caldă noapte de mai, „Veteranul" i-a împărtăşit urmaşului din lunga sa experienţă. I-a dat tot felul de poveţe tânărului, sfătuindu-l cum să înfrunte greutăţile şi viclenele capcane ale apelor.

Printre altele, i-a spus vechiul bric:

„Să întâmpini valurile cu bărbăţie, iar când acestea sunt mari, să le primeşti în tăişul provei. Să te fereşti să fii lovit dintr-o parte. Fii neîncrezător în marea şi vântul care se potolesc pe negândite. E semn rău. Să fugi de apele puţin adânci, iar pe timp de furtună să fii cât mai departe de coastă, căci numai în larg te vei putea lupta cu sorţi de izbândă împotriva uraganelor. Când eşti cu velele întinse să nu ai hublourile deschise, iar pe timp de ceaţă să nu te grăbeşti. Noaptea, mai ales, nu te apropia prea mult de alte nave, chiar dacă tu eşti deplin stăpân pe manevră.

Toate aceste lucruri le ştiu bine marinarii pe care îi vei duce în largul oceanelor, căci ei sunt urmaşii vestiţilor corăbieri din neamul basarabilor şi muşatinilor, cunoscuţi în lume pentru curajul şi iscusinţa cu care au ştiut să cutreiere apele.

Tu, însă, să-i ajuţi! Când simţi furtuna, rulează mai mult decât trebuie, scutură-te, ia apă cu nările, cu teuga şi arunc-o în toate părţile. Fă ca vântul să urle în sarturile tale; pocneşte din vele, avertizează-i asupra pericolului care se apropie.

Când se face o manevră, să răspunzi prompt la comenzi; orice întârziere a ta îl poate deruta pe comandant.

Noaptea, fii cu ochii în patru chiar dacă luminile tale de navigaţie ard bine. Nu toţi cei pe care îi vei întâlni pe mare ştiu că velierele au prioritate. Orice nătărău îţi poate tăia calea „prin vânt", împingându-te la un abordaj. Eu am păţit-o de două ori, dar am scăpat. Când dai semnalul de avertizare prin sirenă, urlă atât de tare încât să scoli şi morţii din morminte. Numai aşa se trezesc adormiţii.

Amândoi purtăm numele luceafărului voievozilor români, Mircea cel Bătrân, un nume sfânt pentru acest popor de cutezători.

Să porţi cu cinste pe mările şi oceanele lumii culorile României. Să fii demn, pe acolo pe unde vei merge. Şi dacă vreodată vei fi la grea cumpănă, să ai încredere în aceşti oameni minunaţi, marinarii!"

...Douăzeci şi şapte de ani mai târziu, în epopeea din golful Biscaya, în Cazanul lui Neptun - cum este el denumit în lumea marinarilor - adevărul cuprins în cuvintele bătrânului avea să se dovedească cu prisosinţă. Dar să lăsăm toate acestea în seama timpului.

Moşul i-a mai vorbit despre multe altele. I-a spus câte speranţe îşi pune Marina în el, despre dragostea cu care e înconjurat de marinari şi de întregul popor.

„Veteranul" a rămas mulţumit de seriozitatea şi atenţia cu care l-a ascultat tânărul, de felul hotărât în care acesta se pregătea să înfrunte viitorul, conştient de menirea sa.

În încheiere, moşul i-a mărturisit:

- Eu sunt bătrân... Aripile mele niciodată nu vor mai putea ţine piept furtunilor. Vergile şi catargele mi-au putrezit, iar corpul mi-i şubred şi ros de saramura apelor. Am vrut să-ţi spun toate acestea pentru că nu se ştie dacă viaţa ne va mai pune vreodată faţă în faţă. Eu însă te voi urmări cu gândul pe căile albastre ale mărilor, pe aceste minunate drumuri fără pulbere, atât de cunoscute şi dragi nouă, corăbiilor. Inima îmi va fi mereu alături de tine. Deşi aş vrea să mă stăpânesc, atunci când voi afla că eşti în luptă aprigă cu marea sunt sigur că n-am să pot s-o fac, căci, deh... Aşa suntem noi, bătrânii... Izbânzile tale, însă, vor fi bucuria bătrâneţilor mele...

Îți urez, fiul meu, ani mulți de muncă și glorie! Să treci cu bine încercările grele ale vieții, să fii la înălțimea încrederii și dragostei pe care ți-o poartă poporul tău! Drum bun!

Când ultimele stele s-au stins pe firmamentul ceresc, iar la orizont au apărut primele semne crepusculare, sfatul era demult încheiat.

Dimineața, ofițerul de gardă de pe noul bric a fost întrebat de comandant, printre altele, dacă pe timpul nopții totul a decurs normal. Acesta a răspuns afirmativ, dar, aducându-și aminte, a completat:

- Da, în jurul orei 24, când s-a întărit puțin vântul, cele două nave s-au apropiat cam mult între ele. Nu era, însă, nici un pericol. Probabil legăturile de la mal ale „Veteranului" au fost cam slabe; de fapt, el a scârțâit din încheieturi toată noaptea...

Comandantul navei - comandorul August Roman - a privit cu nostalgie vârstnicul velier la bordul căruia cu ani în urmă învățase alfabetul Marinei. Alături de silueta zveltă și impunătoare a urmașului, „veteranul valurilor" părea și mai mic și gârbov decât era în realitate. Dus pe gânduri, a vorbit ca pentru sine:

- Cine știe, or fi vrut și bricurile să stea de vorbă între ele. Doar s-au întâlnit pentru prima dată... Despre câte lucruri nu i-o fi povestit bătrânul, căci doar el are în urmă o experiență de o viață de om.

Așa se nasc legendele. Așa s-a născut și cea de față. Și, în ciuda timpului, ea va dăinui peste veacuri. De ce? Ușor de răspuns. Pentru că rareori se întâmplă în viață ca o plăsmuire a dorințelor noastre să fie atât de fidelă realității faptelor. Iar atunci când faptele devin legendare, legenda însăși nu mai este legendă. Ea intră în Istorie.

*

Tânărul vlăstar al Marinei românești, noul bric „Mircea", are neșansa să se nască în anul în care flăcările celui mai distrugător război pe care l-a cunoscut vreodată omenirea începuseră să pâlpâie în Europa, ca să se întindă vertiginos în lume. Din nou escadrele cenușii străbat mările și oceanele. Deocamdată totul se face sub paravanul așa-ziselor manevre navale, căci prima lovitură de tun cu adresă precisă n-a plecat încă. Mirosul acru și greu al prafului de pușcă începe să se răspândească încet peste tot.

Şi... totuşi „Mircea“ se pregăteşte să-şi întindă imaculatele aripi, urmând ca în ziua de 3 iulie 1939 să plece în primul său marş de instrucţie în Mediterana.

Înaintea ridicării ancorei se fac tot felul de urări şi se dau sfaturi celor care pleacă, sfaturi pe care marinarii nu le vor uita în timpul călătoriei şi chiar toată viaţa. Comandantul Marinei, în cuvintele sale de încheiere, le urează: *„Să purtaţi cu onoare pavilionul ţării prin locurile pe care le veţi vizita şi să nu uitaţi nici o clipă că reprezentaţi patria noastră. Vă dorim vânt bun în vele!“*

Se aud apoi cunoscutele comenzi, atât de dragi marinarilor:

- La posturile de manevră!

Ultimele legături sunt molate. Începe virarea ancorei. Fanfara intonează marşul despărţirii în timp ce comenzile se succed.

- Gabierii sus! Desfăşuraţi!
- Pentru întinderea velelor, la şcote, mure şi fungi!
- Gata de tras! Întindeţi velele!

Şi „Mircea“ pleacă spre zările albastre...

Drumul său va fi intersectat mereu de formaţiile navelor de luptă. Uriaşii mărilor, insule plutitoare în adevăratul sens al cuvântului, portavioanele, ultimele creaţii în materie de înzestrare navală, sunt prezente în multe locuri. „Mircea“ navigă la mare largă, evitând pe cât posibil zonele în care au loc exerciţii navale.

Viaţa la bordul bricului se desfăşoară însă după obişnuitul program al unei nave-şcoală.

Se munceşte din zori. Cunoştinţele teoretice însuşite de elevi pe băncile şcolii sunt împletite acum cu deprinderile practice.

Sextantele măsoară continuu înălţimea aştrilor, alidadele se rotesc, se fac calcule, iar rezultatele acestora se materializează pe hărţile marine prin punerea exactă a punctului navei. Velele se desfăşoară şi se strâng de câteva ori pe zi. În arboradă, pe punte sau la maşini, se învaţă fără întrerupere.

Nimeni nu se plânge. Condiţiile de muncă şi de viaţă sunt excelente. După ieşirea din serviciul de cart, cele câteva ore de odihnă în hamac, acest adevărat leagăn al marinarilor, sunt suficiente pentru refacerea completă a forţelor.

Fiecare zi înseamnă noi acumulări de cunoştinţe, noi paşi spre desăvârşire în frumoasa meserie de marinar.

În registrele de planificare şi evidenţă a activităţilor ale ofiţerilor-profesori apar din ce în ce mai des însemnări laconice: „Planul de pregătire pentru ziua de... a fost îndeplinit în totalitate". Filele albe ale Jurnalului de bord al navei sunt şi ele completate cu noi date privind desfăşurarea activităţilor care au loc pe navă. Aici totul este consemnat cu exactitate, pe ore şi minute. Nu este omis nici un amănunt.

La fila 117 a Jurnalului se găseşte următoarea însemnare: *„14 iulie, orele 13, 20. Navigaţie cu vele. Drum adevărat 240°. Viteza navei, 9 noduri. În punctul de coordonate... s-a executat manevra de om la apă. Exerciţiul s-a desfăşurat foarte bine. Timpul pentru lansarea bărcii nr. 3 la apă, cu două minute sub baremul stabilit."*

Dar ce a determinat ordonarea acestui exerciţiu la o oră când de-abia se sfârşise prânzul, iar nava naviga cu toate velele desfăşurate? Iată ce povestesc foştii elevi de atunci:

După distribuirea hranei bucătarul bordului s-a dus în prova navei, la mandar, să ia pantalonii pe care şi-i spălase şi-i pusese la uscat. Din neatenţie, pantalonii i-au scăpat din mână; luaţi de vânt, aceştia au căzut departe, în mare.

Profitând de acest incident hazliu, comandantul a trecut la executarea unui exerciţiu de antrenament în toată legea. În consecinţă s-a dat alarma: Om la apă! Nava a schimbat de drum, iar barca a fost lăsată la apă. Dar cu toată promptitudinea manevrei şi rapiditatea cu care s-a acţionat, pantalonii în cauză nu au putut fi salvaţi. Primul val i-a băgat definitiv la fund.

Acesta a fost, însă, un bun prilej de glumă. După părerea unanimă a marinarilor, nu existau decât două explicaţii. Prima, pantalonii n-au fost bine spălaţi şi, fiind grei... s-au înecat. A doua, sătui de aşa stăpân, şi-au pus capăt zilelor...

Marşul continuă. Primul port în care urmează să intre nava-şcoală „Mircea" este Palermo. Aici, mai mult decât în alte părţi, se simte febra pregătirilor de război. Portul este plin de nave de luptă. La intrarea acestuia sunt instalate estacade. Pe feţele localnicilor se

citeşte teama pentru necunoscut, pentru ceea ce va aduce ziua de mâine.

În portul Palermo s-au făcut schimburi de vizite cu reprezentanţii prefecturii şi primăriei, în timp ce cadeţii, elevii şi marinarii au vizitat oraşul şi diferite monumente istorice, precum şi şantierul naval, unde au văzut în plină construcţie navele „Sulina" şi „Cavarna", destinate Marinei comerciale române.

După trei zile de staţionare în Palermo - oraş cunoscut românilor nu numai ca port, ci şi ca loc de exil şi, apoi, de veci al marelui nostru revoluţionar paşoptist Nicolae Bălcescu - „Mircea" va pleca cu toate velele întinse spre Toulon. După ce va trece prin strâmtoarea Bonifacio, ce desparte insula Sardinia de Corsica, în zorii zilei de 17 iulie „Mircea" se va apropia de coastele Franţei. Întâmpinat de o şalupă pe care se găseau pilotul şi cei doi ofiţeri de legătură, bricul a intrat în port. Se încheia astfel a doua etapă a călătoriei care însuma 460 de mile marine, din care 190 parcurse cu velele şi 270 cu maşina.

Imediat după sosire nava-şcoală „Mircea" a fost vizitată de viceamiralul Ollive, comandantul Flotei franceze din Marea Mediterană, contraamiralul Le Motet, prefectul maritim, însoţiţi de reprezentanţii prefecturii şi primăriei oraşului. Un grup de ofiţeri români a vizitat cuirasatul „Provence", lângă care acostase „Mircea". Cadeţii, elevii şi toţi ceilalţi membri ai echipajului au făcut o plimbare în oraş şi în împrejurimi.

Din însemnările căpitanului Gheorghe Isbăşescu aflăm că *„pe străzi, în cofetării, ca şi în cinematografele puse gratuit la dispoziţia echipajului, lumea ne priveşte cu simpatie"*.

Comandantul Marinei franceze asigură deplasarea pe Coasta de Azur cu autobuze pentru întregul personal al bricului. Astfel se vor face lungi staţionări la Cannes, Nissa, Monte Carlo şi Monaco. În seara zilei de 21 iulie la bordul lui „Mircea" s-a organizat o recepţie la care au participat 50 de ofiţeri cu soţiile, echipajul navei dovedindu-se nu numai o gazdă extrem de primitoare, dar, spre marea satisfacţie a musafirilor, şi foarte comunicativă, întrucât marea majoritate a ofiţerilor şi cadeţilor vorbeau foarte bine limba franceză.

Staționarea în portul Toulon a fost una dintre cele care nu se uită - a apreciat comandantul navei, August Roman, subliniind în însemnările sale faptul că timpul a fost folosit foarte judicios, fiind de un real folos pentru marinarii români.

În ziua de 22 iulie, la ora 10,48, „Mircea" a virat ancora părăsind Toulonul, cu urarea de „Drum bun" transmisă de la bordul navei „Provence". Ieşit în rada exterioară a portului, „Mircea" îşi va ridica velele îndreptându-se spre Palma de Mallorca, unde ajunge la 24 iulie, după parcurgerea a încă 326 de mile marine. Sunt vizitate apoi cele mai frumoase obiective turistice ale insulei, dintre care nu au lipsit celebrele grote de la Cuevas del Drach, ce au produs o puternică impresie. Din contactele avute de marinari cu populația s-a dedus că România era puțin cunoscută. Atât oficialitățile, cât şi localnicii, au sugerat comandantului şi ofițerilor navei să depună eforturi pentru ca pavilionul nostru să apară mai frecvent în port.

Când unul din grupurile de vizitatori a aflat că România are graniță comună cu Uniunea Sovietică, a reacționat într-un mod neaşteptat. În rândul lor s-a produs o adevărată îngrijorare. Explicația o găsim în „Prima călătorie de instrucție, 3 iulie-3 septembrie". volum tipărit prin îngrijirea comandorului August Roman: *„Motivul era că aceştia îşi închipuiau că mâncăm oameni, răpim femei, astfel că tinerele fete ce au venit la bord au fost însoțite de mame. Dar teama a dispărut, vizitatorii constatând că tinerii cadeți din Şcoala Navală sunt atât de manierați şi dansează cu atâta decență, încât domnişoarele nu-şi amintesc să mai fi fost conduse vreodată cu atâta grație la dans".*

La plecare, când s-a cântat Imnul național al Spaniei, tinerii spanioli au strigat *„Trăiască România!"*

La 26 iulie ora 10,15 „Mircea" pleacă spre Gibraltar, navigând cu vele şi cu motor. După patru zile de navigație au apărut la orizont „Coloanele lui Hercule". După încheierea acestei a patra etape de marş, care a însumat 316 mile marine, bricul intră în portul propriu-zis. Comandantul, împreună cu un grup de ofițeri, este invitat la Amiralitatea engleză din Gibraltar. Amiralul, împreună cu soția, i-a întâmpinat pe oaspeți îi i-a însoțit în vizita reşedinței şi a parcului acesteia. Aici era linişte. Portul Gibraltar, rada acestuia, precum şi

Algercyresul, erau ticsite de nave comerciale şi militare. Pe cheuri se descărcau şi se încărcau „mărfuri" ambalate în lăzi mari, vopsite în culori de camuflaj. Forfota marinarilor şi a docherilor era continuă.

După două zile „Mircea" părăseşte Gibraltarul luând drum spre Alger, unde va acosta la gara maritimă după alte două zile. Atmosfera oraşului-port este liniştită şi plăcută. Reprezentantul Amiralităţii franceze, contraamiralul Richard, care vizitase de curând România, i-a primit pe comandanţii bricului şi pe ofiţerii care îi însoţeau cu multă amabilitate, organizând numeroase dineuri şi întâlniri între ofiţerii români şi francezi, precum şi multe alte activităţi asemănătoare pentru cadeţi şi pentru membrii echipajului. Prin grija amiralului au fost vizitate atât oraşul vechi, cât şi cel nou, nelipsind din traseul turistic faimoasa cetate El Degezair, reşedinţa primilor mauri din secolele trecute. Au loc şi neaşteptate dar emoţionante întâlniri între marinarii de pe bric şi românii stabiliţi în Alger. Despre aceste momente plăcute, căpitanul Gheorghe Isbăşescu avea să scrie mai târziu în cartea sa: *„Nu trebuie să fii psiholog ca să citeşti în ochii acestor compatrioţi mândria de a vedea patria lor reprezentată de o asemenea navă şi nici dorul care le împăienjeneşte ochii la ivirea tricolorului..."*

La rândul său, comandantul Roman August va nota şi el: *„Algerul a fost un loc unde m-am simţit, pentru o clipă, la noi acasă..."*

După cinci zile de şedere în acest port al Africii de Nord „Mircea" a plecat spre Alexandria, însoţit până departe în larg de uralele românilor „algerieni" ambarcaţi pe o şalupă.

Înrăutăţindu-se timpul, pe măsura apropierii de coastele libaneze s-a navigat cu motorul. După două zile marea s-a liniştit. În punctul de coordonate $\varphi = 40°39'$ şi $\lambda = 18°14'$ „Mircea" şi echipajul său au serbat la 15 august Ziua Marinei şi a Sfintei Marii, patroana marinarilor români.

Echipajul, în ţinută de ceremonie, s-a adunat pe dunetă. S-a ridicat Micul Pavoaz. La ora 10 comandantul navei a deschis festivitatea printr-o scurtă alocuţiune referindu-se la însemnătatea evenimentului, după care gornistul a sunat începerea rugăciunii. În continuare, comandantul şi directorul de studii s-au adresat

echipajului vorbindu-le despre eroii neamului care s-au jertfit în decursul veacurilor şi mai ales în războiul de reîntregire a ţării. despre tradiţiile marinăreşti ale românilor şi datoria celor prezenţi de a duce mai departe peste mări şi a face cunoscute lumii năzuinţele poporului nostru de pace şi prietenie.

Masa îmbelşugată de prânz a fost stropită cu un vinişor din podgoriile patriei şi terminată cu prăjituri şi fructe exotice. În cursul după-amiezii au avut loc la bord jocuri şi întreceri marinăreşti care au dinamizat şi înveselit mult echipajul, dând loc totodată la vii comentarii.

După încă trei zile şi trei nopţi de navigaţie, timp în care s-au parcurs 1.435 de mile marine, „Mircea" intră în străvechiul port egiptean. Aşa cum ştim din descrierile lui Plutarh, piatra de temelie a viitorului centru politic, economic şi cultural al lumii antice, a fost pusă în anul 331 î.e.n. de către Alexandru Macedon, al cărui nume îl poartă. Oraşul-port este cunoscut prin celebrul său turn prevăzut cu instalaţie de iluminat în vârf, pentru călăuzirea corăbiilor, numit far. Realizare a arhitectului Sostrat din Cnid, turnul este considerat una dintre cele şapte minuni ale lumii antice. De asemenea, aici au funcţionat celebra Bibliotecă din Alexandria (circa 400.000 de papirusuri) şi Museionul (loc rezervat, în palatul construit de Ptolemeu I, savanţilor şi filozofilor din toată lumea elenistică).

Astăzi nu se cunoaşte nici măcar cu aproximaţie locul acestor construcţii. Portul a dăinuit însă peste milenii până în zilele noastre, devenind unul din cele mai mari din bazinul Mării Meditarane.

Întrucât sosirea lui „Mircea" fusese anunţată echipajelor navelor britanice aflate în port, care numărau în jur de 20.000 de marinari, primirea velierului românesc a depăşit toate aşteptările. Fanfarele cuirasatelor şi crucişătoarelor, o dată cu salutul de întâmpinare dat cu pavilioanele şi cu sirenele, intonau Imnul Naţional al României.

Nu trebuie să pară exagerată descrierea acestor primiri ale lui „Mircea" în porturile străine, întrucât protocoalele marinăreşti prevăd asemenea festivităţi. Şi apoi „Mircea" nu era o navă oarecare. Nu trebuie uitat faptul că el era ultima creaţie în domeniul construcţiilor navale din întreaga lume. O navă mare, frumoasă, modernă, cu linii

fine, albă ca o lebădă, înaltă de 44 metri şi având aproape un sfert de hectar de vele, nu apărea oricând şi oriunde în porturile Mapamondului. În plus, apariţia unui mare velier este întotdeauna un prilej de mare satisfacţie şi bucurie pentru toţi cei care îl văd, indiferent dacă sunt sau nu marinari. Curiozitatea este atât de mare încât majoritatea cargourilor, pacheboturilor sau navelor militare, se abat din drumul lor când întâlnesc o asemenea navă venită parcă dintr-o lume de vis.

„Mircea" va ancora în apropierea portului comercial, lângă nava-bază „H.M.S. Resource". Primii care au venit la bordul bricului au fost membrii Consulatului României, care au stat apoi la dispoziţia comandantului şi echipajului pe întreaga perioadă de staţionare. Programul celor şapte zile, timp în care nava s-a aflat în portul Alexandria, a fost extrem de bogat şi variat. Vizitele şi contravizitele între musafiri şi gazde şi-au urmat cursul lor obişnuit, fiind însă mult mai numeroase decât în alte porturi. Marinarii de pe „Mircea" au vizitat portul, bazarul, moscheile cele mai vechi şi cartierele tipic orientale. De asemenea, în următoarele zile s-au făcut deplasări la Cairo, iar de aici, pe vechiul drum al caravanelor, spre piramidele de la Gizeh, drum pe care cu aproape jumătate de secol în urmă îl străbătuseră marinarii vechiului bric.

Prin grija gazdelor sunt organizate excursii mai îndepărtate pentru întregul echipaj al bricului, în sanctuarul funerar al faraonilor, cunoscut sub numele de Valea Regilor.

Ultimele activităţi au avut un caracter protocolar, seria acestora încheindu-se cu un cocteil în cinstea oaspeţilor la bordul portavionului „Glorious".

În după-amiaza zilei de 25 august „Mircea" a părăsit Alexandria, acordându-i-se aceleaşi onoruri marinăreşti din partea echipajelor navelor englezeşti ca şi la sosire. Deşi peste port domnea liniştea, în rada acestuia trei distrugătoare la ancoră întraseră în serviciul de gardă. Cineva avea să scrie în Jurnalul de bord al lui „Mircea": *„Să fie, oare, preludiul războiului?"*

Aşa cum era prevăzut în planul de marş, nava-şcoală românească a luat drumul spre Beirut. Ştirile transmise prin radio de diferite posturi străine privind situaţia internaţională nu erau deloc

îmbucurătoare. În după-amiaza zilei de 26 august se primeşte o radiogramă semnată de comandantul Marinei prin care „Mircea" este chemat de urgenţă în ţară, urmând să-şi întrerupă ultima etapă a călătoriei în care erau cuprinse Siria, Cipru şi câteva din insulele mari ale Greciei.

Peste numai şase zile izbucneşte cel de-al doilea Război Mondial. La 1 septembrie 1939, armatele hitleriste invadează Polonia. „Mircea" se îndreaptă spre ţară străbătând Marea Egee şi Marea Marmara, după situaţie, cu velele şi cu maşina.

La ieşirea din Bosfor şi intrarea în Marea Neagră bricul este aşteptat de distrugătorul „Mărăşeşti", care îl va însoţi până la Caliacra.

După două luni în care „Mircea" a parcurs 5.539 mile marine, în ziua de 3 septembrie bricul intră în portul Constanţa, unde este întâmpinat cu urale de către echipajele navelor aflate în port, iar marinarii sunt îmbrăţişaţi de rude şi prieteni.

După întoarcerea în patrie, „Mircea" îşi va continua activitatea de pregătire a cadeţilor şi elevilor în Marea Neagră. România era încă o ţară neutră.

Luna iunie a anului 1940. Bricul navigă între Sulina şi Balcic. La 26 iunie, pe când nava se găsea în apropierea Insulei Şerpilor, s-a primit o radiogramă de la Comandamentul Marinei prin care „Mircea" era chemat în portul Constanţa. Intrat în port într-un cadru foarte sobru, s-au adus la cunoştinţa cadeţilor ultimatumul sovietic referitor la cedarea Basarabiei şi nordului Bucovinei şi ordinul de mobilizare.

Întrucât evenimentele se precipitau, conducerea Marinei Militare a hotărât ca, pentru siguranţă, „N.S. Mircea" să fie dusă la 19 februarie 1941 la Brăila, pe braţul Arapu, unde a staţionat apoi până în vara anului 1944. Deşi în staţionare, la bordul bricului s-au continuat cu cadeţii anumite cursuri, lecţii de matelotaj şi practică marinărească, dar pregătirea era în general deficitară. La începutul lunii mai 1944 sunt debarcaţi cadeţii şi ambarcaţi elevii Şcolii de Maiştri anul I (puntişti şi mecanici), în număr de 12, care urmau să plece în Germania, la Kiel, pentru un scurt curs de specializare. Tot pe bric sunt aduşi şi elevii anului I a Şcolii de submaiştri de marină.

În aceeaşi lună „Mircea“ a fost adus în Şantierul naval de la Brăila, unde, cu ajutorul macaralelor de port, i s-au dat jos arboreţii şi vergile rândunicilor şi zburătoarelor de la arborele mare şi trinchet, care au fost depozitate pe şlepul „Maria T“. Aceste măsuri au fost luate pentru a feri nava de atacurile aeriene ale aviaţiei sovietice, care se îndesiseră în ultimul timp şi ar fi putut repera uşor nava datorită arboradei sale înalte. Ulterior „Mircea“ a fost dus la km 192, pe malul stâng al Dunării, între Galaţi şi Brăila, împreună cu şlepul „Maria T“, la Ostrovul Lupilor, zonă bogată în vegetaţie. Ca măsură de securitate, în prova bricului, la o distanţă de 50 de metri, s-a montat o estacadă groasă din sârmă pentru a opri minele în derivă lansate de avioanele sovietice. Estacada era controlată în fiecare dimineaţă şi curăţită.

După 23 august 1944, în urma intrării trupelor sovietice în ţară, Marina Militară Română a fost supusă unor abuzuri generate de ultimatumuri verbale şi scrise din partea celor care, în urma situaţiei nou create, ne erau aliaţi.

Pe baza unor false acuzaţii ale Comandamentului Sovietic, de sabotaj şi complicitate a Marinei Militare Române cu Marina Germană, o parte a navelor româneşti au fost luate în posesie, iar după două săptămâni de la intrarea în vigoare a armistiţiului au fost considerate capturi de război.

Cu cât frontul înainta spre sudul ţării noastre, posibilităţile de bombardament ale aviaţiei sovietice creşteau, datorită distanţei care se micşora între bazele proprii de aprovizionare sau decolare şi obiectivele atacate.

„Veteranul“, adăpostit de bătrânul Danubiu în apropiere de Galaţi, nu constituia un obiectiv militar. De la distanţă se vede că nu este o navă de luptă ci o corabie, o relicvă a timpurilor demult apuse. O să-l cruţe, totuşi, tăvălugul războiului? Tot ce e posibil, mai ales că pe punte poartă, la vedere, însemnele Crucii Roşii! Bricul este acum o infirmerie plutitoare şi totodată depozit de medicamente. Deci şi în aceste clipe grele „Mircea“, bătrânul, s-a străduit să fie util patriei lui. „Veteranul“ a scăpat în repetate rânduri de bombardamentele aeriene.

Dar, iată, o nouă alarmă sfâşie văzduhul! Sunetul tânguitor şi lugubru se amestecă cu hârâitul astmatic al bombardierelor. Tunurile antiaeriene de pe uscat şi de pe monitoare trag sacadat, acoperind treptat albastrul cerului cu vălătucii de vată albă ai exploziilor. Prima formaţie a avioanelor se împrăştie, multe fumegând din cozi, dar o alta îi ia locul. A început atacul în picaj. Exploziile bombelor ridică apele Dunării în înalte coloane spumoase. Navele acostate se smucesc, înclinându-se în borduri, gata să-şi rupă legăturile de la mal. Şi... deodată o bombă loveşte în plin velierul cunoscut şi îndrăgit de întreaga lume, prima noastră navă-şcoală...

Recipienţii cu spirt, butoaiele cu dezinfectanţi şi insecticide, stivele de lăzi cu sticle conţinând soluţii alcoolizate şi unguenţi, de pe dunetă, s-au transformat într-un adevărat râu de foc ce se revarsă, asemenea lavei unui vulcan, prin hidoasa gaură deschisă în punte, întrând adânc în corpul navei. Lemnul de pin bogat în răşini şi cel uscat, de tec, pârâie sub pojarul focului. Bricul tremură. Este un incendiu devastator, care se amplifică cu fiecare clipă. La mai puţin de 10 metri în pupa lui „Mircea" se găsesc ancorate monitoarele, principala forţă de lovire şi apărare a Flotilei de Dunăre. Apropierea uriaşei torţe plutitoare de navele de luptă înţesate până la refuz cu muniţii şi explozivi ar însemna un adevărat dezastru nu numai pentru ele, ci şi pentru întregul port. Parâmele de legătură din cânepă, care ţin velierul legat de mal, cedează pe rând pârâind şi aruncând jerbe de scântei în jur. Cu cângile în mâini, marinarii de pe monitoare încearcă cu disperare să împingă bricul spre apele adânci ale Dunării, pentru a evita catastrofa. Curentul, împreună cu vântul puternic, îngreunează însă eforturile oamenilor de a îndepărta velierul. O perdea de fum des şi înnecăcios s-a întins peste întregul şir de nave ancorate, acoperind cerul şi transformând ziua într-o noapte adâncă. Bombardamentul aerian continuă. La fel tirul tunurilor antiaeriene şi al mitralierelor grele.

Când orice speranţă de a îndepărta bricul părea pierdută, s-a produs un adevărat miracol. Springul din prova se rupe. Proptindu-se cu cârma şi elicea de mal, bricul descrie cu prova un lung arc de cerc spre larg, fiind luat apoi de curentul puternic al fluviului.

Asemenea unui drakkár în flăcări, „Mircea“ pleacă în ultima sa călătorie...

Apele care i-au spălat şi mângâiat de atâtea ori corpul alb de lebădă îl cuprind acum în braţele lor învolburate, dar ocrotitoare, coborându-l în adâncuri pentru totdeauna. Sfârşit tragic, dar totuşi marinăresc...

Astăzi înţelegem că puţine sunt navele care să fi avut o viaţă atât de lungă, tumultuoasă şi frumoasă ca a sa, şi care să o sfârşească exact în acelaşi loc unde şi-au început-o, aşa cum s-a întâmplat cu întâia noastră navă-şcoală.

Bătrânul „Mircea“ nu mai există; el a păşit demult în lumea umbrelor. Sfărâmăturile corpului său, încet, încet, au fost duse de apele Dunării în mare. Aceasta le-a încredinţat talazurilor albastre, care le-au depus apoi cu grijă pe tărâmurile patriei sale, pe care a ştiut să o servească cu atâta credinţă şi dragoste până în ultima clipă a vieţii.

Amintirea sa va rămâne mereu vie în inima marinarilor, a iubitorilor mării, a poporului nostru. Aşa cum a intuit Jean Bart, această minunată corabie trebuia să intre în legendă. Şi a intrat...

Asemenea celor care vesteau poporului trecerea în nefiinţă a marilor conducători şi venirea altora la putere prin cuvintele „Regele a murit! Trăiască regele!“ – cred că şi noi suntem pe deplin îndreptăţiţi să spunem: *„Mircea a murit! Trăiască Mircea!“*

Urmaşul său, tânărul „Mircea“, supravieţuieşte războiului. Armistiţiul de la 23 august îl va găsi întreg şi nevătămat în adăpostul său de la „Ostrovul Lupilor“.

Câteva zile mai târziu, la bordul bricului soseşte o echipă formată dintr-un căpitan şi câţiva soldaţi sovietici. Soldaţii sunt postaţi imediat ca santinele la ponton, la schelă şi pe culoarele interioare ale navei. Pe un ton autoritar, căpitanul declară că din momentul respectiv nimeni nu mai are voie să părăsească nava-şcoală „Mircea“, ea fiind declarată captură de război, şi să se înceapă imediat pregătirile pentru plecarea sa, împreună cu şlepul „Maria T“, spre Chilia.

Comandantul bricului, locotenent-comandorul Gheorghe Drâmbă, îi explică tânărului căpitan sovietic că nu se poate conforma hotărârii acestuia, întrucât la Galaţi exista Comandantul Marinei Române, căruia îi era subordonat şi de la care primea ordine. În concluzie, până la clarificarea situaţiei, el nu putea lua nici o măsură pe cont propriu.

În faţa refuzului categoric al comandantului navei, se ajunge la înţelegerea ca acesta să facă o deplasare la Galaţi, după care să se procedeze în consecinţă. Ajuns la Comandamentul Marinei noastre. unde „aliaţii" erau prezenţi în număr mare şi se simţeau ca la ei acasă, locotenent-comandorul Drâmbă s-a edificat pe deplin, mai ales că a primit sfatul şefilor să nu se opună ruşilor, deoarece gestul „ar fi interpretat ca o atitudine ostilă şi dăunătoare acţiunii de colaborare a forţelor române cu cele sovietice".

Întors la navă, locotenent-comandorul Drâmbă i-a comunicat căpitanului sovietic că vor fi luate toate măsurile în vederea plecării spre Ismail şi apoi spre Chilia a navei „Mircea" şi a şlepului „Maria T".

Întrucât trecuse mult timp de când velierul nu mai navigase, un instructaj al echipajului era bine venit. Locul ales pentru adunarea elevilor şi a militarilor în termen a fost cazarma principală a bricului. Când s-a convins că prin preajmă nu mai are şi alţi musafiri, comandantul navei a intrat direct în subiect:

- Vă ordon ca, la noapte, începând cu ora 1. să părăsiţi nava. Nimeni nu va avea asupra sa decât un rând de haine, actele, eventual banii şi... centura de salvare. Veţi coborî în Dunăre pe scara de pisică şi pe atârnătorii de la tangonul din babord, în grupuri de câte 4-5 oameni. Ajunşi la apă, timp de câteva minute nu veţi face nici o mişcare. Lăsaţi-vă purtaţi de curent până vă depărtaţi de navă la aproximativ 200-300 de metri, după care puteţi înota la adăpostul întunericului spre malul drept. Rămâneţi pe cât posibil grupaţi. Nu vă fie frică. Dobrogea vă aşteaptă. Odată ajunşi la Măcin, răsfiraţi-vă, folosiţi drumurile interioare. Nu mergeţi pe malul Dunării. Dintre voi, elevii care aveţi rude în zonă sau părinţi mergeţi la ei. Ceilalţi, marinarii în termen, îndreptaţi-vă spre Hârşova, unde sunt unităţi militare româneşti. Legitimaţi-vă şi veţi primi hrană şi adăpost. Mă

adresez vouă, tuturor, considerându-vă oameni maturi, chiar dacă mulți dintre voi sunteți elevi şi n-ați ajuns încă la majorat. Există un mare pericol. Cred că m-ați înțeles. Aveți întrebări?

Tinerii marinari şi-au privit comandantul în ochi, chiar dacă acesta îşi trăsese cozorocul pe frunte, ascunzându-şi urmele contondente ale „discuției" cu aliații, avute la Galați. Din păcate acestea erau mult prea vizibile ca să poată fi trecute cu vederea. Tăcerea grea care se lăsase în încăpere a fost cel mai bun răspuns.

Singurul care a avut ceva de spus a fost elevul Gaiu Ion:

- Domnule comandant, bolborosi acesta neîndrăznind să-şi ridice privirea, eu la noapte intru de serviciu între orele zero şi 4. Aşa că nu pot părăsi nava...

Comandantul Gheorghe Drâmbă s-a uitat la el cântărindu-l din ochi din creştet până-n tălpi, ca apoi, cu un zâmbet amar abia schițat la colțurile gurii, să-i spună:

- Bine, elev Gaiu! Mai gândeşte-te. Tu îți hotărăşti soarta...

Decizia pe care a luat-o adolescentul Ion Gaiu l-a costat ani grei de prizonierat în „ospitaliera" stepă siberiană.

A doua zi, când s-a dat adunarea echipajului în vederea pregătirii navei pentru marş, pe puntea bricului, în afară de comandant, ofițeri, maiştri şi elevul Gaiu Ion, nu mai era nimeni...

La începutul lunii septembrie 1944 nava-şcoală „Mircea", împreună cu alte nave româneşti considerate captură de război, se aflau bazate în porturile Uniunii Sovietice de la Marea Neagră, iar echipajele în lagăre de prizonieri.

Luarea de către sovietici a velierului-şcoală a însemnat o lovitură pentru marinarii români, el constituind nu numai simbolul Marinei noastre Naționale, ci şi chezăşia renaşterii ei. În urma unor repetate intervenții ale autorităților române, guvernul Uniunii Sovietice a decis ca nava-şcoală „Mircea" să fie retrocedată României.

La 27 mai 1946, în portul Constanța a avut loc festivitatea de preluare a navei de la sovietici: semnarea actelor, schimbarea comandanților, a echipajelor şi a pavilioanelor.

Din partea României au participat regele Mihai I, primul ministru Petru Groza, membrii guvernului, episcopul Chesarie al

Tomisului, prefectul județului, primarul orașului, reprezentanți ai armatei și Marinei militare. Uniunea Sovietică a fost reprezentată de S.S. Kavarnadze, ambasadorul acestei țări în România, mareșalul Tolbuchin și membri ai corpului diplomatic.

De asemenea, au fost prezenți și șefi ai misiunilor militare engleze și americane, precum și un însemnat număr de ziariști. Comanda navei este luată de la căpitanul Korzun de către locotenent-comandorul Ion Stoian.

În legătură cu respectivul eveniment, ziarul local constănțean „Cuget liber" avea să scrie: *„Momentul este impresionant. Muzica intonează imnul sovietic în timp ce este coborât pavilionul sovietic și Imnul regal când se înalță Pavilionul Marinei Române."*

Și acum, un mic amănunt. În cabina de navigație, într-o casetă de sticlă, era păstrat cu sfințenie primul pavilion al lui „Mircea", care fusese ridicat la Hamburg în ziua de 27 martie 1939. Pavilionul era mult mai mare decât cele obișnuite. El era confecționat dintr-o țesătură de mătase naturală foarte deasă, având stema țării și marginile brodate cu fir de aur. Acest impresionant pavilion se înălța numai în zile deosebit de însemnate. Deși în situația de față maiestuosul pavilion ar fi trebuit să fâlfâie la pupa navei, acest lucru nu s-a întâmplat, întrucât steagurile sunt considerate cele mai prețioase capturi de război și aliații au considerat că e cazul să ne înapoieze doar caseta. Deși se știa foarte bine care au fost condițiile în care „Mircea" fusese luat ca „pradă de război", precum și tratamentul nedrept aplicat marinarilor români, multe ziare au publicat articole și declarații jenant de obediente ale unor personalități.

Dintr-un abuz, „cazul Mircea" a fost transformat într-un act politic nobil, plin de clemență, generozitate, mărinimie și milostenie față de poporul român, iar marinarii trebuiau să poarte Uniunii Sovietice o veșnică recunoștință.

Deoarece de la ultima andocare a bricului trecuseră mai bine de șapte ani, nevoia de a i se face unele reparații mai ales la arboradă se făcea resimțită. După terminarea acestora, începând cu anul 1947 velierul și-a reluat activitatea, navigând în Marea Neagră de-a lungul litoralului românesc. Cu prilejul unei astfel de ieșiri în mare, între 6

şi 10 septembrie „Mircea" este surprins de o furtună puternică, fiind nevoit să ţină la capă trei zile şi trei nopţi, după care nava va reveni în port fără nici o avarie. Pentru curajul şi pregătirea marinărească bună a echipajului, atât marinarii în termen cât şi elevii (care, datorită condiţiilor grele, specifice perioadei postbelice, nu aveau experienţa necesară) , precum şi întregul echipaj, au fost citaţi printr-un Ordin de Zi.

Începând cu vara anului 1949, condiţiile de navigaţie în Marea Neagră pentru navele militare s-au îngreunat datorită încercării unui grup de marinari de a fugi în Turcia la bordul navei „Răsăritul" („Libertatea"). Drept urmare, hărţile de navigaţie au fost ridicate, inclusiv cele ale navei-şcoală „Mircea", acestea fiind date în folosinţă numai în situaţiile marşurilor planificate. La rândul lor, după modelul sovietic, eşaloanele superioare au impus o securitate excesivă privind informaţiile publice sau ieşirile la mare ale navei-şcoală „Mircea".

După o nouă revizie făcută bricului în şantier, între anii 1951-1953 „Mircea" va participa la diferite activităţi organizate de Comandamentul Marinei Militare. În luna septembrie 1951, datorită unor condiţii meteorologice proaste, va intra în portul bulgăresc Nesebir unde va staţiona câteva zile. În lunile iunie, iulie şi august, vor intra pe rând la bordul navei-şcoală „Mircea" cadeţii anului I ai Şcolii Militare de Ofiţeri de Marină, apoi studenţii Institutului Mecano-Naval din Galaţi împreună cu cei ai Institutului de Pescuit şi Piscicultură Constanţa.

La începutul lunii septembrie au fost aduşi pe nava-şcoală „Mircea" elevii anilor I, II şi III ai Liceului Militar de Marină Galaţi, pentru iniţiere şi testarea aptitudinilor marinăreşti. În lunile de vară, bricul va naviga între porturile Constanţa şi Sulina, iar în septembrie între Constanţa, Caliacra şi Varna.

Anul 1953 a lăsat multe amintiri de neuitat atât celor care au fost ambarcaţi pe bric, cât şi comandantului, locotenent-comandorul Gheorghe Ion.

Să zăbovim puţin asupra primei clipe a campaniei, când la bordul lui „Mircea" erau ambarcaţi cadeţii anului I ai Şcolii Militare de Ofiţeri de Marină. După repetate exerciţii făcute pe puntea şi în

arborada navei legate la cheu, atât ziua cât şi noaptea, de cunoaştere şi folosire a diverselor instalaţii de forţă de la bord, de ridicare şi lansare a bărcilor la apă, inclusiv de învăţatul trasului la rame, şeful de echipaj, maistrul Miu Vasile, s-a declarat în sfârşit mulţumit.

Marşul în sine nu se deosebea cu nimic de celelalte pe care le făcuse bricul în ultimii ani. Noutatea consta însă în faptul că, pentru prima dată de la revenirea în ţară a bricului, o echipă de cineaşti de la Studioul cinematografic „Alexandru Sahia", din Bucureşti, urma să realizeze un film documentar de lung metraj în care să fie înfăţişată viaţa şi activitatea cadeţilor la bordul navei-şcoală „Mircea". Şeful mini-echipei nu era altul decât renumitul specialist Mirel Ilieşi, iar însoţitorul său un tehnician de înaltă clasă. Mirel fiind probabil vegetarian, pe lângă aparatură şi-a adus în cabină şi o lădiţă cu fructe şi tot felul de zarzavaturi proaspete.

La gândul turnării filmului, deşi nimeni nu o mărturisea, toţi cadeţii fremătau de bucurie. Nu oricine şi oricând avea ocazia să apară pe ecranele cinematografelor, în chip de lup de mare, la numai 18 ani, bronzat ca un arap, cu bicepşii şi pectoralii gata să rupă rezistentele tricouri marinăreşti vărgate.

Dichisiţi şi spilcuiţi, scoşi ca din cutie, tinerii aşteptau nerăbdători începerea filmărilor. Bucuria viitoarelor vedete avea să fie însă de scurtă durată, întrucât nimeni nu mai lucrase cu Ilieşi. Acest adevărat maestru în materie, regizor, scenarist şi operator în acelaşi timp, era de o exigenţă, de o perseverenţă şi o încăpăţânare ieşite din comun. Cu un calm exasperant, era în stare să reia o banală secvenţă filmată şi de zece ori. Cea mai mică greşeală, făcută chiar şi de un figurant, era un motiv serios de a relua de la capăt întreaga scenă. Ilieşi era un pisălog desăvârşit care, prin insistenţele şi eternele lui repetări, era în stare să enerveze şi să pună pe fugă şi un limax. După o săptămână de frecuş, multora dintre tineri li se făcuse lehamite de a mai poza în „vulturii mărilor", aşteptând resemnaţi o minune care să-i taie elanul acestui neobosit cineast, veşnic gata s-o ia „da capo". Chiar şi comandantul se săturase de câte întoarceri şi volte în vânt făcuse pentru ca nava să se încline într-un bord sau în altul, în lumina soarelui, să se schimbe aşa cum voia operatorul. La

rândul său, şeful de echipaj, maistrul Miu Vasile, ajunsese la capătul puterilor.

- Tovarăşe comandant, ăsta prea face pe deşteptul. Niciodată nu-i mulţumit de ce fac marinarii. Totdeauna găseşte ceva care nu-i convine: ba că unul se uită în altă parte şi nu i se vede faţa, ba că altul stă răsucit sau crăcănat ca un broscoi în baltă; şi se înfurie mereu că nu fac toţi odată aceeaşi mişcare. Eu i-am spus că acolo, sus, la patruzeci de metri deasupra valurilor, băieţii lucrează fără centuri de siguranţă şi trebuie să se ţină bine cu mâinile şi să-şi proptească zdravăn călcâiele în ţapapii. Dacă şi-ar ridica cracii şi şi-ar mişca fundurile ca gagicile alea de la Moulin Rouge, n-ar mai rămâne niciunul în arboradă. Şi apoi, în ceea ce mă priveşte, cinstit să fiu, m-am săturat! După treizeci de ani de meserie, să mă înveţe el cum să ţin portavocea în gură, cum să mă mişc sau să dau comenzile?! Asta-i prea de tot... Mereu îmi reproşează că mă crispez în faţa obiectivului aparatului, îmi schimb vocea, n-am pic de naturaleţe şi merg înţepenit. Dacă îmi mai face asemenea observaţii în faţa echipajului, i-o retez. Eu sunt marinar, nu maimuţoiul lui.

- Miule, i-a spus comandantul, amuzat, mai ai şi tu puţină răbdare că, după cum am înţeles, ar fi tras toate cadrele mai grele cu oamenii. Mai vrea acum să-l urce pe ajutorul lui în crucetă şi să filmeze nava de sus, iar el să ia câteva imagini din barcă, în care „Mircea“ să apară cu toate velele întinse, cum taie cu prova valurile înspumate. Ştii doar ce ne-a spus comandantul Marinei, la plecarea din Constanţa: să i se dea tot concursul maestrului Ilieşi, chiar dacă programul de pregătire al cadeţilor va suporta unele modificări.

A doua zi după-amiază cerul s-a acoperit treptat de nori, pentru ca spre seară un vânt rece din vest să înceapă să bată în rafale. După câteva ore vântul s-a înteţit. „Mircea“ a început să ia benzi din ce în ce mai mari. Cu un aer obosit, Mirel Ilieşi, fără a mai face obişnuitele-i observaţii, a filmat cum se strângeau cu greu velele, care pocneau şi se smuceau în mâinile marinarilor sub puterea vântului, după care a coborât grăbit în cabină, lăsându-l pe ajutorul său să strângă aparatele.

La masa de seară, câţiva cadeţi au lipsit motivând că nu le era foame, sau că mâncarea era exagerat de grasă. A doua zi marea era

acoperită de spumă până la orizont. Pentru mai multă siguranță „Mircea" a luat drum spre larg, navigând numai cu mașina. Filmările păreau încheiate, întrucât Mirel nu a mai urcat pe punte și nici nu a mai venit la masă. Totuși tehnicianul a reușit, cu ajutorul cadeților care îi țineau tripiedul aparatului de filmat, să ia câteva imagini ale mării în plină furtună. Vântul bătea tot dinspre vest, depășind binișor 15 m/sec., iar galionul lui „Mircea" era mereu sub apă.

Întrucât în planul marșului era prevăzută o escală la Sulina, comandantul a hotărât să ia drum 290°, astfel ca nava să primească valurile aproximativ din prova, diminuând astfel ruliul, dar și să se apropie încet de litoral. După calculele de navigație estimată, bricul se găsea travers de Gura Portiței, la o distanță de circa 80 de mile marine.

Deși motorul mergea cu toată forța înainte, din cauza vântului foarte puternic din prova nava înainta greu, abia atingând 2-3 noduri. Acest fapt nu îngrijora pe nimeni. Sosirea lui „Mircea" în Sulina nu avea dată fixă, la bord fiind apă, hrană și combustibil pentru aproape o lună, iar o furtună de gradul 6-7 nu constituia o problemă pentru bric.

Necazul a venit însă din altă parte, chiar în noaptea următoare. Din cauza furtunii, plasele pescărești pentru stavrizi de la Sfântul Gheorghe, lungi de sute de metri, numite taliene, au fost smulse din locurile lor și au plecat în derivă pe mare, duse de vânt. Plutind în semiimersiune datorită flotoarelor, au luat după ele stâlpii de susținere, parâmele și întregul sistem de ancoraj. Fiind întuneric beznă, ele n-au putut fi observate de marinarul de veghe, astfel că, trecând pe sub chila navei, au fost răsucite și înfășurate pe axul elicei. Deși motorul de 520 C.P. mergea în plin, frânarea elicei a fost observată imediat.

După stoparea motorului, pentru evitarea unei eventuale avarii, s-a dat comanda de drum înapoi. Elicea rămânea însă în continuare blocată. Bănuindu-se care ar fi putut fi cauza, a fost aprins proiectorul de la duneta navei. Sclipirile flotoarelor de sticlă groasă, folosite frecvent la acea dată, au confirmat presupunerea.

Situația era mai mult decât proastă. Dacă incidentul s-ar fi produs pe timp de zi și în condiții de mare calmă, scafandrul navei ar

fi reuşit destul de repede să degajeze elicea tăind plasa. În cazul acesta, însă, singura soluţie rămânea schimbarea rotaţiilor elicei înainte şi înapoi, până la ruperea şi desfăşurarea plaselor. S-au ridicat imediat semnalele luminoase la catarg, prevăzute de regulamentul de navigaţie, precum că nava nu era stăpână pe manevră, deci era în derivă, după care s-a început munca. Abia către orele dimineţii s-a reuşit desfăşurarea plasei de pe axul elicei. Între timp cerul se înseninase, vântul căzuse complet şi doar hula amintea de furtuna care adusese cu ea necazul de care echipajul scăpase după o noapte întreagă de trudă.

Cu toate că această obişnuită trenă a furtunilor diminua pofta de mâncare a multora dintre cadeţi, atmosfera pe navă era totuşi plăcută. Comandantul discuta cu şeful mecanic despre o eventuală revizie a elicei şi axului acesteia când bricul va ajunge la Constanţa, în timp ce echipajul comenta şi el evenimentul. Datorită furtunii, în ultimele zile filmările trecuseră pe planul doi, mai ales că însuşi cineastul principal nu-şi mai făcuse apariţia pe punte. Ultimele ştiri, deşi nu tocmai recente, despre Mirel, aflate de la curierul de serviciu, erau că acesta nu primea pe nimeni în vizită, stătea numai în cuşetă, iar din cabină răzbătea un puternic miros acru de fermentaţie.

Tocmai când problema filmărilor a revenit în actualitate, pe punte şi-a făcut apariţia Mirel. Nici urmă din prestanţa lui obişnuită. Tras la faţă, vânăt, cu ochii încercănaţi, cu părul lipit în smocuri şi având tot felul de resturi culinare vegetale lipite de cămaşă, abia ţinându-se pe picioare, a bâiguit răguşit:

- Unde este comandantul? Vreau să-i vorbesc.

Văzându-l cât de arătos era, locotenent-comandorul Gheorghe îi veni în întâmpinare, vorbindu-i încurajator:

- Sunt aici. Cu ce vă pot fi de folos?

Privindu-l cruciş, între două sughiţuri, Mirel a îngăimat:

- Vreau să mă duceţi la uscat!

- Cum?! îşi duse mâna făcută pâlnie la ureche comandantul, prefăcându-se că nu a înţeles.

- Aşa cum am spus. Să mă debarcaţi imediat!

- Îmi pare foarte rău, dar nu se poate. De fapt la Sulina, unde facem escală, ajungem abia mâine la prânz.

- Nu vreau la Sulina, Vă rog să mă duceți de-a dreptul la mal!

Păstrându-şi calmul care îl caracteriza, comandantul a ridicat uşor din umeri, răspunzându-i cât se poate de politicos:

- Imposibil! Zona respectivă este sălbatică. Sunt numai grinduri şi o vegetație acvatică de nepătruns. Unde vreți să vă debarc? În stuf? Şi apoi, marea este agitată. Orice barcă se va răsturna înainte să atingă plaja.

După ce aruncă o privire în jur, să se convingă că este urmărit de toți cei care se aflau pe punte, cu nu gest teatral, Mirel scoase din buzunarul cămăşii şifonate şi pătate o hârtie împăturită şi i-o înmână comandantului.

- Ca suprem act de protest, din acest moment eu declar greva foamei. Rog ca respectivul document să fie înregistrat în Jurnalul dumneavoastră de bord, precizându-se ziua şi ora.

Comandantul, care se găsea pentru prima dată într-o asemenea situație (hotărârea cineastului fiind foarte gravă şi incompatibilă cu legile unui stat condus de dictatura proletară), a încercat să-l convingă să renunțe. Văzând că nu reuşeşte, cu multă amabilitate a întors, cum se spune, foaia:

- Nu vă supărați, eu vă înțeleg suferința, dar nu pot sub nici o formă să comit o ilegalitate.

- Ce ilegalitate?

- Foarte simplu: greva foamei, adică refuzul de a primi hrană, ați început-o cu câteva zile în urmă, din cauza răului de mare, şi nu astăzi, aşa cum pretindeți. Deci eu nu pot face înscrisuri false în Jurnalul de bord al navei, întrucât sunt pasibil de a fi tras la răspundere penal. Totuşi, dacă doriți, când ajungem la Sulina, cu o notă explicativă vă pot trece conținutul hotărârii pe care spuneți că ați luat-o astăzi.

La despărțire, în Sulina, când Mirel nu mai avea nici o urmă a răului de mare care îl chinuise aproape o săptămână, i-a strâns îndelung mâna comandantului, care, fără să-l mai întrebe ceva, i-a înapoiat discret hârtia...

Peste două luni, marinarii din întreaga Flotă au trăit bucuria de a viziona un minunat film color despre «Viața mateloților la bordul navei-şcoală „Mircea"». Niciunora dintre „actorii" neprofesioniști nu

le venea să creadă că putuseră filma atât de natural, fără a face cea mai mică greşeală de regie, mişcările lor sincrone contopindu-se cu legănatul navei şi al valurilor într-o adevărată simfonie a mării... Când a văzut filmul, şeful echipajului, Miu Vasile, a declarat mulţumit:

- Ne-a frecat, dar a meritat!

*

La începutul lunii septembrie a anului 1953 „Mircea" va întâmpina o furtună deosebit de puternică. Iată cum descrie evenimentul comandorul (r) Gheorghe Ion, comandantul bricului:

„Am ieşit din port pe pasa de est şi am mers spre sud circa 3-4 mile marine pentru a vedea staţiunea Eforie, apoi am întors spre Constanţa. După ce am parcurs aproape jumătate de drum, vântul din nord s-a întărit depăşind 15 m/sec., nava nemaiputând înainta. Astfel, am încercat toată noaptea să mă apropii de port, însă nu s-a putut. Vântul a crescut în intensitate şi, pentru a asigura o comportare cât mai bună a navei, am brațat vergile corespunzătoare şi am întins şi două vele de furtună, un foc şi vela strai, lăsând motorul în funcţiune. Între timp staţia de radio-emisie nu a mai funcţionat, aşa că nu am mai putut transmite nici o informaţie la Comandamentul Marinei Militare [...] Nava se comporta perfect, astfel că nu aveam probleme. Majoritatea tinerilor elevi - cu excepţia unui număr mic, care aveau rău de mare - participau la conducerea navei făcând de cart la timonă, observare şi manevrarea velelor atunci când era necesar. După câteva ore de la declanşarea furtunii, presiunea barometrică a început să scadă alarmant de repede, astfel încât cazanul Mării Negre a intrat repede în clocot."

Cunoscând situaţia că la bordul navei-şcoală, în afară de comandant, ofiţeri, maiştri şi câţiva marinari ai navei, restul echipajului nu avea vârsta şi experienţa necesară pentru a trece printr-o asemenea încercare, ofiţerii din Comandamentul Marinei au justificate temeri, ştiind că furtuna atinsese gradul 7 şi era în plină creştere. Radiogramele sunt aşteptate cu mare nerăbdare. Una este recepţionată în noaptea de 7 septembrie, după care s-a lăsat o tăcere desăvârşită. Toate chemările de la coastă, din ce în ce mai insistente, rămân fără răspuns. Clipele sunt numărate.

Comandantul Marinei, contraamiralul Mihai Nicolae, după un scurt consiliu cu ofiţerii de comandament, hotărăşte ca „Libertatea". pe atunci navă-şcoală, să plece imediat în căutarea bricului. „Libertatea", navă robustă, cu un deplasament de 2.150 tone. înzestrată cu maşini puternice de 6.600 C.P., iese în mare în plină furtună îndreptându-se spre locul posibil unde s-ar fi putut găsi „Mircea", indicat în ultima radiogramă transmisă. Pe bordul navei sunt marinari încercaţi, unul şi unul. Toţi au experienţa mării şi sunt hotărâţi să forţeze imposibilul, dacă va fi nevoie. Spiritul de sacrificiu, de dăruire, atât de obişnuit oamenilor mării, care nu-şi pun în cântar propria viaţă atunci când este vorba de a o salva pe a semenilor lor, chiar dacă aceştia le sunt complet necunoscuţi, are în el ceva sublim, dincolo de puterea de înţelegere a multora dintre noi.

Cel care are ocazia – de nedorit! – de a vedea în ce condiţii grele pleacă o navă salvatoare în misiune, înfruntând furtuna, va înţelege şi mai bine acest lucru. Dar ceea ce vede, este prea puţin. Este doar începutul. Adevărata bătălie între aceşti eroi anonimi şi stihiile dezlănţuite ale apelor se desfăşoară departe, acolo unde nu ajung privirile martorilor...

Lipsa radiolocatorului îngreunează foarte mult căutarea. După o zi întreagă de scrutare a zărilor tulburi, bricul este descoperit în largul coastelor Caliacrei. Din cauza vizibilităţii proaste, întâlnirea are loc pe neaşteptate. Contrar presupunerilor şi gândurilor pesimiste. dar nemărturisite, „Mircea" este întreg şi pe deplin stăpân pe forţele sale. „Libertatea" îşi face anunţată prezenţa prin lungi sunete de sirenă. „Mircea" răspunde cu promptitudine. Deci totul este bine...

Trecerea echipajului de la starea de tensiune la destindere se face într-o adevărată explozie de bucurie. Pe puntea spălată de valuri a „Libertăţii" se joacă în adevăratul sens al cuvântului.

Navele se apropie între ele cu mari precauţii, rămânând la distanţa la care se poate comunica prin pâlniile megafoanelor.

- Ce s-a întâmplat de n-aţi mai dat nici un semn de viaţă?

- Nu am putut. Furtuna a rupt antena radio!

Şi schimbul de întrebări şi răspunsuri continuă între cei doi comandanţi.

Puțin mai târziu pleacă pe calea undelor o radiogramă către Comandamentul Marinei:

„Mircea, punctul de coordonate... Nava e deplin stăpână pe manevră. Defecțiune antenă radio-emițător. Starea morală a tinerilor marinari, foarte bună."

Comandantul navei „Libertatea"
Locotenent-comandor Niculae Milu

Răspunsul nu întârzie:

„Felicitări ambelor echipaje. Intrați în portul Varna. Sosirea dumneavoastră a fost comunicată."

Comandantul Marinei,
Contraamiral Mihai Nicolae

După câteva ore de navigație în comun, navele intră la adăpostul Capului Caliacra. Aici furtuna, care între timp începuse să-şi piardă din intensitate, se face mai puțin simțită.

În întâmpinarea vaselor românești vine un dragor al Marinei bulgare, care le însoțește până în port. La 9 septembrie, ora 8, navele românești acostează la unul din cheurile libere.

Aici, la Varna, vie animație! Este sărbătoarea națională a poporului bulgar. Se împlineau 9 ani de la eliberarea țării de sub dominația fascistă. Pe „Mircea" şi pe „Libertatea" se arborează Marele Pavoaz. Ofițerii români sunt invitați să participe la manifestațiile din oraş, invitație pe care aceştia o primesc cu plăcere. Timpul se anunță frumos. Va fi o zi însorită. Doar departe, în larg, se mai fugăresc încă valurile...

Comandanții navelor „Mircea" şi „Libertatea" vor urmări festivitățile din tribuna oficială.

După terminarea manifestațiilor, comandanții şi ofițerii reveniți la nave vor avea plăcuta surpriză de a găsi pe cheu autocamioane încărcate cu legume, fructe şi struguri, oferite în dar de Marina militară a țării vecine.

Navele românești s-au întors în portul Constanța în seara zilei de 10 septembrie.

*

Între anii 1954-1958 „Mircea" îşi îndeplineşte în continuare sarcinile care îi reveneau ca navă-şcoală, participând totodată şi la alte activităţi organizate în cadrul Marinei.

În anul 1959, în urma controalelor făcute de specialişti, se ajunge la concluzia că, după anii petrecuţi pe apă, bricul necesita unele reparaţii majore şi costisitoare, raportate la fondurile alocate Marinei militare din modestul buget al statului. Ca întotdeauna în asemenea situaţii, s-au făcut diverse propuneri privind soarta bricului „Mircea".

Pseudo-experţii, apăruţi ca ciupercile în perioada postbelică, au apreciat că velierul, ca navă-şcoală, era depăşit de timpurile moderne, recomandând ca el să fie dezafectat o dată cu navele uzate care participaseră la cel de-al doilea Război Mondial.

Alţi „mari specialişti" considerau că, tăindu-se catargele (deci, desfiinţându-i-se întreaga arboradă) şi modificându-i-se compartimentarea, bricul ar fi putut fi transformat într-o spaţioasă navă de comandament.

Susţinătorii repunerii în funcţiune a lui „Mircea", cei care îşi făcuseră pregătirea profesională ca viitori ofiţeri şi maiştri pe puntea sau în sala maşinilor acestei minunate nave, erau însă de cu totul altă părere. Pentru ei, „Spiritul Mircea" nu era un simplu slogan de ordin sentimental; aşa cum „Mircea" nu putea fi considerat un velier oarecare, îmbătrânit la vârsta de numai 20 de ani. Respectiva navă-şcoală era indispensabilă nu numai Şcolii Navale, ci întregii noastre Marine Naţionale, căreia îi asigura cadrele. Toţi acei marinari cu mintea sănătoasă au făcut un adevărat zid de apărare în jurul velierului, pentru a-l salva de la tăiere sau mutilare, măcar până la noi dispoziţii.

Soarta i-a fost favorabilă.

În anul 1963, preşedintele Statelor Unite ale Americii, John Fitzgerald Kennedy, trimite statului român o invitaţie ca nava-şcoală „Mircea" să participe la o regată organizată de americani pe plan mondial. Cu doi ani în urmă apăruseră deja între cele două ţări o serie de reglementări cu caracter pozitiv privind relaţiile pe plan economic şi politic. Printre altele, preşedintele Kennedy, la 12

decembrie 1961, afirmase că poporul şi guvernul american au *„o consideraţie prietenoasă pentru poporul român"*.

Avându-se în vedere situaţia în care se găsea „Mircea", invitaţia nu a putut fi onorată. În schimb ea a atras atenţia lui Gheorghiu-Dej asupra navei-şcoală, despre care ştia că fusese retrocedată de către sovietici Marinei noastre militare în anul 1946.

La nivelul său, în anul 1964, Comandamentul Marinei a dus tratative cu conducerea şantierelor navale din Constanţa şi Brăila în vederea reparării şi modernizării velierului.

Întrucât lucrările erau de mare amploare şi aveau un caracter specific, aprobările factorilor de decizie au fost mereu amânate.

Comandantul Marinei, viceamiralul Marteş Grigore, a avut o idee cu adevărat salvatoare şi anume aceea ca „Mircea" să participe la festivităţile Zilei Marinei organizate la Mangalia în luna august a anului 1964. Între timp cabinele şi celelalte compartimente interioare ale navei fuseseră transformate în magazii pentru diverse materiale, nemaiavând nici urmă din eleganţa şi curăţenia lor exemplară de altădată. Aici nu se putea interveni. În schimb, exteriorul navei (corp, punte, suprastructuri şi arboradă) putea fi „cosmetizat" redându-i-se măcar pe timpul festivităţilor strălucirea lui de altădată.

Ancorat în avanportul Mangaliei, încadrat de navele de luptă cu suprastructuri joase, piturate în culori închise sau de camuflaj, prin înălţimea arboradei sale dominante şi strălucirea alb-argintie a corpului său „Mircea" putea fi asemuit cu un briliant uriaş, montat într-un modest colier de topaze.

Impresia pe care i-a făcut-o Primului Secretar al Partidului Comunist Român, Gheorghiu-Dej, a fost decisivă.

Acesta s-a interesat îndeaproape de starea bricului şi de posibilităţile de reparare şi modernizare în ţară sau în străinătate, astfel ca într-un timp cât mai scurt să-şi reia activitatea ca navă-şcoală.

După analizarea de către cei în drept a posibilităţilor existente de reparare a velierului, s-a ajuns la concluzia că cea mai bună soluţie era contactarea şantierului constructor „Blohm & Woss", din Hamburg, care, trimiţându-şi specialiştii în România, putea aprecia starea reală în care se găsea bricul, costul lucrărilor şi termenul

aproximativ al terminării acestora. Într-un timp foarte scurt toate materialele depozitate pe velier au fost debarcate, iar acesta a fost transportat la remorcă în portul Constanța, locul de întâlnire al reprezentanților șantierului german cu ofițerii compartimentului tehnic al Comandamentului Marinei Militare Române.

Lista lucrărilor și devizul estimativ au fost stabilite de comun acord, urmând ca perfectarea actelor și semnarea Contractului să se facă înainte de plecarea lui „Mircea" spre Hamburg, plecare ce a fost stabilită în cursul anului 1965.

În vederea plecării la Hamburg a bricului, Comandamentul Marinei a hotărât ambarcarea unui echipaj restrâns și a unor cadre cu experiență, care să pregătească nava pentru executarea marșului.

La începutul anului 1965 căpitanul-comandor Alexandru Hârjan a fost numit comandant al navei-școală „Mircea". Căpitanul-comandor Petre Zamfir a preluat apoi, la începutul lunii aprilie 1965, conducerea activităților de pregătire a bricului în vederea marșului spre Hamburg.

Au fost verificate toate instalațiile mecanice sau electrice de la bord, începând cu cele de forță, de stins incendiul sau de evacuare a apei din compartimente. Au urmat punerea în funcțiune a comenzilor de navigație, a stației radio, a sistemelor de semnalizare, verificarea motoarelor auxiliare, a instalațiilor electrice, a luminilor de navigație în borduri, catarge și pupa, în conformitate cu Regulamentul Internațional de prevenire a abordajelor pe mare etc. Totodată la bordul navei s-au adus importante cantități de parâme pentru remorcaj, în lungime de 400 m și s-au confecționat și montat pe teugă doi tamburi pentru fixarea parâmelor de remorcă.

Paralel cu măsurile luate pentru remorcaj, au fost pregătite și cele două remorchere R.M. 101 și N.S. 116.

De comun acord cu Ministerul Transporturilor, atât „Mircea" cât și cele două remorchere destinate misiunii de remorcaj au navigat sub egida Navrom-ului. Remorcherele au fost înscrise în Registrul Naval sub numele de „Viteazul" R.M. 101 și „Voinicul" N.S 116. fiind repiturate, iar pe coșuri a fost aplicată sigla Navrom; funcțiile pe care membrii echipajelor și ofițerii au fost încadrați au fost identice cu cele din Marina Comercială Română.

Această decizie a fost luată în scopul de a evita formalitățile şi complicațiile care puteau apărea dacă navigau ca nave militare şi trebuiau să intre în diferite porturi.

Punctul de comandă s-a stabilit pe remorcherul „Voinicul", navă cu o putere a maşinilor (la ieşirea din şantierul constructor) de 1.200 C.P., care între timp scăzuse la 800 C.P.

Remorcherul „Viteazul", cu caracteristici tehnice asemănătoare cu ale celeilalte nave de remorcaj, urma să navige în prova convoiului cu remorca dată la „Voinicul", cu scopul de a concura la remorcaj pe mare bună şi de a ajuta la manevre în porturi.

Întrucât, față de planul inițial, plecarea s-a făcut cu mare întârziere, în plin solstițiu de toamnă, când zilele sunt scurte şi nopțile lungi, vizibilitatea pe mare proastă, cețuri dense, frig, vânturi puternice şi furtuni frecvente mai ales în Oceanul Atlantic, riscurile acestui marş lung de 136 de zile, cu două remorchere de mică putere şi cu instalații rudimentare de remorcaj, fiind foarte mari, greutățile au apărut încă de la început.

Sub comanda căpitanului-comandor Alexandru Hârjan, convoiul părăseşte portul Mangalia în ziua de 12 octombrie 1965. Drumul spre Bosfor se face în condiții destul de grele datorită vântului puternic de nord-est care a răscolit marea.

La intrarea în apele turceşti, conform uzanțelor marinăreşti, remorcherul „Voinicul" trebuia să ridice la catarg pavilionul turcesc, dar, din greşeală, marinarul semnalizator îl ridică pe cel marocan. Navele „Viteazul" şi „Mircea" n-au sesizat şi comit aceeaşi greşeală. Pilotul turc venit la bordul navei-comandant s-a arătat foarte ofensat. După primirea scuzelor de rigoare şi a obişnuitei tratații cu caşcaval, ghiuden şi alte bunătăți, stropite din abundență cu pălincă, înainte de a părăsi nava pilotul i-a spus comandantului Hârjan că, din cauza semilunii de pe pavilion (identică cu a majorității statelor musulmane), această confuzie este la ordinea zilei.

Marea Marmara şi apoi Marea Egee sunt străbătute în condiții bune, deşi se primiseră de la stațiile meteorologice din zonă avertismente de furtună. Ultimul buletin meteo primit din Malta, NIL IN GALE WARING, pentru toate zonele Mediteranei, ne-a liniştit.

După zile şi nopţi de navigaţie, la orizont a apărut farul de pe insula Malta. În ziua de 20 octombrie, la ora 14, navele convoiului erau acostate la cheu. La puţin timp soseşte în port şi motonava românească „Transilvania", cu turişti vest-germani la bord, venind din Alexandria. Se fac vizite reciproce iar apoi este vizitat oraşul.

În ziua de 25 octombrie convoiul navelor româneşti părăseşte portul La Valetta îndreptându-se spre Gibraltar în condiţii meteorologice relativ bune şi soseşte aici în noaptea de 31 octombrie. În Gibraltar s-a staţionat 7 zile în care s-au făcut unele verificări la instalaţiile de remorcaj şi la maşini, s-a pescuit din belşug un soi de bibani de mare, iar cei mai mulţi dintre membrii echipajelor s-au odihnit în vederea confruntării cu Atlanticul.

Acest drum lung de 1.060 mile marine de la Constanţa la Gibraltar, parcurs fără incidente, cu o viteză medie de 7,5 noduri, a constituit un prilej de mare satisfacţie mai ales pentru tinerii marinari ai echipajelor celor trei nave româneşti care urmau să treacă, pentru prima dată în viaţa lor, Meridianul Zero Greenwich. O altă mare bucurie a lor , pe care au trăit-o cu justificată mândrie patriotică, a prilejuit-o întâlnirea cu zeci de nave de cele mai diferite tipuri sub pavilionul României, cu care s-au schimbat salutări, mesaje sau chiar vizite la bord.

Comandanţii pescadoarelor oceanice româneşti care veneau din Africa de Vest le-au oferit în dar tone întregi din cele mai scumpe specii de peşte; i-au făcut să înţeleagă poate şi mai bine că nu erau singuri aici, la mii de kilometri de mica lor ţărişoară, iar tricolorul României era bine reprezentat pe mările lumii.

Convoiul navelor româneşti începe manevra de plecare din Gibraltar în dimineaţa zilei de 7 noiembrie, deşi buletinele staţiilor meteorologice erau contradictorii. La ora 12 a aceleiaşi zile s-a ieşit din baia Gibraltar, începându-se navigaţia în Oceanul Atlantic, care, datorită hulei puternice, îngreuna mult operaţia de remorcare. Între Tarifo şi Trafalgar remorca dintre „Voinicul" şi „Mircea" s-a rupt, creând serioase dificultăţi atât în recuperarea ei, cât şi în luarea celei de a doua remorci.

Furtuna a obligat convoiul să se adăpostească în portul Lisabona, unde a staţionat până la 22 noiembrie 1965. De altfel, în

portul Lisabona intraseră la adăpost numeroase pasagere ce făceau curse către porturile din Marea Mediterană, precum şi nave comerciale de mare tonaj. După mai bine de o lună de la plecarea din portul Constanța, din cauza timpului nefavorabil, convoiul reuşise să parcurgă numai jumătate din drumul spre Hamburg. Comandanții, ofițerii şi marinarii erau conştienți că marea încercare rămânea trecerea Golfului Biscaya, cunoscut sub numele de „sac al furtunilor", „golful epavelor" sau „canalul diavolului".

Întrucât buletinele meteorologice din data de 24 noiembrie 1965 prognozau o vreme bună, comandantul convoiului a hotărât să renunțe la intrarea în portul Vigo, astfel că la ora 13,30, pe un ocean liniştit şi sub un cer senin, a început traversarea Golfului Biscaya. După numai câteva ore vântul s-a întețit, a început să plouă, nava remorcată şi remorcherele luând benzi de 35°. În dimineața zilei de 25 noiembrie, la ora 5, găsim consemnat în Jurnalul de bord al navei „Mircea": *«Navigăm remorcați de „Voinicul" şi „Viteazul", cu valuri mari din pupa; nava guvernează bine, remorca se prezintă bine».* Furtuna creşte în intensitate. Din cauza ruliului foarte puternic s-au rupt scotele ghiului, iar ghiul a căzut pe puntea dunetei, rupând balustrada pe o porțiune de 6 metri; s-au luat măsuri de amarare a ghiului pe punte şi a picurilor. „Viteazul" a redus remorca, „Mircea" fiind tras numai de „Voinicul". Furtuna a atins gradul 8. În jurul orei 11 ploaia s-a intensificat, reducând vizibilitatea la două mile marine, ceea ce a impus aprinderea luminilor de navigație în plină zi. Bricul ia benzi de 30-40°. Comandantul navei-şcoală „Mircea", căpitan-comandorul Petre Zamfir, dă ordin ca remorca să fie controlată personal de către ofițerii de cart. Din cauza condițiilor foarte grele de navigație (ploaie, vizibilitate sub 700 m, viteza vântului variind între 110-120 m/sec.) cartul la timonă s-a redus la două ore. Vizibilitatea scade mereu. Este un întuneric de iad. Pentru a-şi semnala prezența, „Mircea" dă semnale cu sirena. Datorită vântului foarte puternic, pentru a putea înainta, convoiul face dese schimbări de drum.

La ora 17, în Jurnalul de bord al bricului s-a consemnat: *«Furtună puternică; remorcherele, deşi trag cu toată forța, „Mircea" stă pe loc.»*

Valurile şi vântul, în special, împing convoiul spre coasta stâncoasă, la o distanţă de numai 300-400 de metri faţă de geamandura uriaşă ce semnala limita maximă de apropiere faţă de stâncăria de la Chaussé de Seine. Viteza vânturilor se înscrie în cea a uraganelor. Peisajul are acum un sinistru caracter dantesc. Forţa uriaşă a vânturilor şi talazurilor face ca remorcherele să ţină cu mare dificultate bricul în loc, pentru ca acesta să nu fie deviat spre cunoscutul şi blestematul recif care are pe conştiinţă un adevărat cortegiu de nave şi mii de vieţi omeneşti. Parâmele de remorcaj se întind şi se slăbesc, tăind crestele valurilor. Smuciturile sunt cumplit de puternice. Remorcherele au depăşit demult numărul de rotaţii admise la elice, înaintarea devine cu totul imposibilă, iar „Mircea" rulează puternic; fiecare marinar trebuie să muncească din răsputeri. Bricul fiind navă remorcată, are mai redus personalul de la bord. În afară de comandant, doi ofiţeri, doi maiştri (unul pentru punte iar celălalt pentru probleme de vitalitate şi supravegherea motorului auxiliar), echipajul mai numără 30 de marinari necesari serviciului de la bord şi la manevre. Tot acest mănunchi de oameni este acum suprasolicitat. Furtuna nu le mai lasă o clipă de odihnă. Cablurile de remorcă trebuie tot timpul supravegheate; echipa avarii-salvare aşteaptă, gata să intervină acolo unde este cazul. La ora 15 se recepţionează un întârziat avertisment de furtună, mai bine-zis uragan.

De data aceasta, din nefericire, prognoza este mai mult decât exactă. Ceea ce se petrece în jur întrece orice închipuire. Este de domeniul fantasticului. Remorcherele dispar în valuri ca nişte submarine, iar pachetele de apă năvălesc pe coşuri. Viteza vântului creşte în continuare; acum este de 150 km/h, iar înălţimea valurilor este de peste 10 metri. Cu toate sforţările pe care le fac remorcherele, bricul este deviat spre recif. În faţa acestuia se găseşte geamandura D'Armen, care marchează o zonă deosebit de periculoasă pentru navigaţie: capul vestic al recifului Chaussé de Seine. Geamandura are o construcţie robustă şi dimensiuni corespunzătoare. Diametrul acestei cutii cilindrice depăşeşte 5 m, iar grosimea plăcilor de oţel din care este confecţionată, în jur de 3 cm. Pe partea ei superioară se înalţă o construcţie metalică asemănătoare unei schele de sondă în

interiorul căreia se găseşte o instalaţie fonică şi de iluminat. Pentru consolidare, corpul geamandurii este încins cu bandaje groase de oţel; urcarea pe această insulă plutitoare se face cu ajutorul unei scări metalice.

Iată aşadar bricul în apropierea acestui corp plutitor cu menirea de a avertiza navele asupra pericolului, devenit el însuşi un pericol neînchipuit de mare.

Încercând să refacem imaginea furtunii puternice căreia i-a făcut faţă „Mircea", vom da câteva elemente ajutătoare: pe scara Beaufort - o diagramă sub forma unui tabel în care se arată raportul între forţa vântului şi starea mării - uraganului îi corespunde o mare de gradul 12, cu valuri înalte de 14 metri. (Valurile sunt măsurate de la baza lor, şi nu din punctul cel mai de jos al adâncimii dintre ele - n.a.) Puterea vântului este capabilă să smulgă arborii din rădăcini, să avarieze clădirile sau să mături autovehiculele de pe şosele. În ziarele locale franceze, în acele zile au apărut multe asemenea ştiri privind ravagiile pe care le-a făcut acest uragan pe litoral. Dar să revenim la oceanul dezlănţuit, la bordul lui „Mircea".

Furtuna a atins apogeul; viteza vântului depăşeşte 165 km/h. La ora 17,30 se produce dezastrul: parâmele de oţel pentru remorcaj, deşi mai groase, se rup asemenea unor fire de aţă. „Mircea" este dus de furtună, cu o forţă de neînchipuit, direct spre recif. Remorcherele nu se mai pot apropia de el, zona fiind deosebit de periculoasă. Orice manevră pe o asemenea furtună şi în asemenea întunecime clocotitoare este imposibilă. De altfel, pericolul eşuării pe stânci a devenit acum la fel de mare şi pentru remorchere, deoarece, în urma suprasolicitării maşinilor, cele două nave au la bord tot felul de avarii. La remorcherul „Voinicul" s-a avariat servomotorul. Guvernarea navei se face acum cu timona de mână şi din maşini. S-a întrerupt şi lumina pe navă, iar coşul a luat foc... Singura soluţie este ca remorcherul să iasă ceva mai la larg şi să ţină la capă, rămânând în preajma velierului.

Pe bric se iau măsuri de fundarisire imediată a ambelor ancore, pentru ca nava să nu fie sfărâmată de recif. Fundul stâncos face ca una din ancore să derapeze; cealaltă muşcă însă bine. Capătul cablului de oţel al remorcii, care se rupsese, lung de câteva sute de

metri, se agață de recifurile de pe fund şi, pentru moment, contribuie şi el la ținerea navei pe loc. După câteva ore, însă, ancorajul cedează şi bricul ajunge peste geamandura D'Armen. Izbitura este neînchipuit de puternică. În urma ei, o uriaşă gaură se deschide în bordajul bricului. Talazurile oceanului năvălesc în compartimentele navei cu forța unei cascade. Se rup brațele vergilor - acele parâme care le țin într-o poziție fixă. Rămânând libere, vergile se rotesc acum dezordonat în jurul catargelor, gata să se prăbuşească peste marinarii de pe punte. Jos, în compartimentele navei, a început o luptă acerbă pentru stăvilirea apei. În dreptul spărturii hidoase din bordaj se toarnă chesoane de ciment rapid, se pun panouri, contraforți, pene şi tot ceea ce ar putea opri talazurile oceanului. În timp ce gaura este astupată, geamandura sparge bordajul în altă parte. În urma puternicelor lovituri, instalația luminoasă a geamandurii s-a deteriorat. Nu însă şi cea fonică. Acum nu se mai aprinde nici o lumină, dar geamandura continuă să „urle" şi să izbească pe întuneric. În decurs de câteva ore, cinci asemenea găuri, cu o suprafață pe peste 14 mp, se deschid în corpul bricului. Munca pentru menținerea navei în stare de plutire este deosebit de grea. Bricul se înclină în borduri peste limita admisă. Vârfurile vergii mari intră în apă sau se lovesc de geamandură. Practic, nu se mai poate sta în picioare. Pe punte, tot felul de piese grele smulse din legăturile lor se rostogolesc acum dintr-o parte în alta, o dată cu înclinările navei. periclitând astfel viața marinarilor. Jos, în compartimente, se lucrează cu apa până la piept... Din cauza frigului, mâinile au amorțit. Baia de gheață arde trupurile asemenea unui foc. Şi apa creşte! Ce scot pompele într-o oră, intră la loc, când nava se înclină, în numai câteva secunde.

Situația lui „Mircea" este cunoscută de comandantul convoiului, aflat pe unul din remorchere. Întrebarea se pune, acum. cât timp va rezista echipajul bricului în aceste condiții, în cazul în care uraganul nu se va potoli?...

După mai multe consultări prin radio între comandantul convoiului şi comandantul bricului, se hotărăşte să se ceară ajutor. Astfel, la ora 21 se lansează în eter de pe remorcherul „Voinicul". pentru „Mircea", semnalul S.O.S.

Răspunde stația de radio-coastă din Brest *„Recepționat semnalul, trimitem urgent ajutoare“.*

Către orele 22 soseşte la fața locului cargoul norvegian „Bonnard“, care recepționase şi el semnalul. Toate încercările acestuia de a se apropia cât de cât de „Mircea“ şi a-i da remorcă (parâmă) eşuează. Furtuna face imposibilă o asemenea manevră; valurile uriaşe, întunericul şi mai ales tăria vântului fac ca toate împuşcăturile bandulelor să nu poată ajunge până la bric. Pericolul de a rămâne în zonă este prea mare. De aceea pleacă, nu înainte de a transmite marinarilor cuvinte de îmbărbătare şi speranță.

Se apropie miezul nopții. Stația de salvare D'Ovessant trimite un vas special de salvare. Nici acesta nu poate face nimic, însă rămâne în apropiere.

În jurul orei 5 soseşte remorcherul Marinei militare franceze „Implacable“, care încearcă în tot cursul zilei, prin toate procedeele posibile, să se apropie de bric. Nu reuşeşte.

La puțin timp după venirea lui „Implacable“, ca ieşite din pământ - sau, mai bine zis, din clocotul valurilor - își fac apariția lângă „Mircea“ nişte bizare ambarcațiuni de salvare. Privite din față, acestea se aseamănă cu nişte capsule spațiale; din profil, parcă sunt nişte... pantofi de damă. Valurile le aruncă dintr-o parte în alta cu atâta uşurință, încât îți vine greu să le urmăreşti. Marinarii de pe bric au declarat mai târziu că, privindu-le, cu tot dramatismul situației, li se păruse cea mai straşnică partidă de ping-pong pe care o văzuseră în viața lor. Totuşi, aceşti „titirezi ai valurilor“ erau în măsură să salveze oameni, dar... nu şi bricul. Prin puternicele lor megafoane, salvatorii fac propuneri ca echipajul nostru să părăsească nava.

«Acestea au fost cele mai grele momente pe care le-am trăit noi, cei de pe „Mircea“ – a mărturisit comandantul lui „Mircea“, căpitan-comandorul Petre Zamfir. *Ştiam că a părăsi nava înseamnă pierderea ei definitivă. Şi dacă „Mircea“ mai plutea încă, asta ni se datora nouă, echipajului lui. Altfel, în câteva ore, bricul s-ar fi dus la fund sau ar fi ajuns o epavă pe stâncile recifului Chaussé de Seine, ca multe altele pe care astăzi le bat apele Atlanticului.»*

Fiind vorba de o situație atât de critică, se hotărăşte să fie consultați toți membrii echipajului. În careul navei are loc un fel de referendum fulger, ținut ad-hoc.

Momentul acesta este memorabil.

În plin uragan, într-o încăpere care se înclină la 40°, plină de apă şi de mobile, de sfărâmături plutitoare, un grup de oameni înghețați, extenuați, cu ochii umflați de neodihnă, cu fețele livide şi bărbile crescute, cu plasturi şi dinți rupți, hotărăsc acum soarta navei şi propria lor soartă.

Nu sunt opinii diferite. Părerea lor este unanimă: situația este într-adevăr foarte grea, dar nu sunt pierdute toate speranțele. „Mircea" poate şi trebuie să fie salvat!

Atunci? La posturi!

Şi pompele încep din nou să tragă apa din compartimente...

Salvatorii sunt stupefiați. Nu pot să înțeleagă acest straniu comportament al marinarilor români. Cum să ți se ofere, cu prețul atâtor sacrificii, salvarea vieții şi să refuzi? Acest lucru este de neconceput!

În timp ce ambarcațiunile de salvare se îndepărtează, părerile între marinarii francezi - aşa cum au mărturisit-o ei înşişi mai târziu - sunt împărțite.

După unii era vorba de un traumatism psihic colectiv survenit în urma oboselii şi tensiunii nervoase. După alții, nava n-ar fi fost asigurată şi nu s-ar fi putut recupera nimic prin pierderea ei. Câțiva au considerat însă că velierul nu era asigurat, dar avea o însemnătate excepțională pentru români. Aceştia din urmă, într-adevăr, n-au greşit: „Mircea" nu era o navă a cărei pierdere să se poată compensa prin primele de asigurare. El era nava-şcoală a Marinei româneşti. purtătoarea tradițiilor noastre pe ape. În cursul după-amiezii de 27 noiembrie, remorcherul „Implacable" este înlocuit de remorcherul „Riniceros 4", care până la lăsarea serii face câteva încercări de a da remorca, dar fără rezultat, după care... pleacă şi el. Aceste puternice nave oceanice de remorcaj şi salvare, cu toate instalațiile de la bord în perfectă stare de funcționare, cu echipajele odihnite, sunt nevoite să se retragă pe rând, pentru a-şi remedia micile avarii şi a-şi reîmprospăta forțele. Pe remorcherul „Rinoceros 4" comandantul şi

un marinar au fost răniți. Eforturile depuse, dar mai ales tensiunea neîntreruptă, sunt deosebit de mari. Iar uraganul face prăpăd...

Surprinse în zona respectivă, multe nave comerciale, din cauza avariilor la mașini sau a încărcăturilor grele, s-au dus la fund înainte de a reuși să transmită prin radio măcar semnalul de ajutor sau locul naufragiului. În asemenea condiții lăsarea la apă a obișnuitelor bărci de salvare este inutilă și, chiar dacă s-ar reuși acest lucru și o parte din acestea ar rămâne la suprafață, naufragiații, storși de puteri, rămași descoperiți în bătaia valurilor și a frigului, nu ar avea șansa de a supraviețui mai mult de câteva ore. Pe cele două remorchere ale noastre situația era grea: aparatura electrică și de navigație a fost scoasă din funcțiune datorită avarierii generatoarelor de curent. În cabina de comandă a remorcherului „Viteazul" se lucrează pe burtă, la lumina lanternei, cu hărțile întinse pe jos, căci dulapurile și mesele au fost făcute țăndări. Pe pardoseală sunt numai hârtii și setare care se rostogolesc dintr-o parte în alta. Este imposibil să se determine locul unde se găsesc navele.

Dar pe „Mircea" care este situația?

Uzi până la piele, obosiți din cauza eforturilor supraomenești, marinarii sunt totuși la posturi. Ei văd cum se apropie navele venite să le dea ajutor și cum se depărtează. Ce greu e să asiști la asemenea scene! Ce greu e să fii conștient că forțele care ți-au mai rămas nu sunt multe, să înțelegi că, în asemenea clipe de grea cumpănă, nimeni nu te poate ajuta cu nimic și nu-ți rămâne altceva de făcut decât să te îmbărbătezi singur, iar la nevoie să faci acest lucru cu aceia dintre tovarășii tăi ai căror nervi au început să cedeze din cauza oboselii!

28 noiembrie. Zori de zi. Remorcherul „Rinoceros 4" și-a făcut din nou apariția, însoțit de această dată de un dragor și de o șalupă de salvare. Merită menționat faptul că acest „rinocer" al oceanelor - nu impresionant ca dimensiuni, dar robust - avea o putere a mașinilor de 12 ori mai mare decât a unui remorcher ca „Voinicul", adică 10.000 C.P. Și de o parte, și de alta, munca este reluată de la capăt; toate aceste eforturi urmăresc darea unei parâme de remorcaj de la o navă la alta. În condiții normale această operațiune s-ar putea face în câteva minute, chiar dacă navele s-ar afla în marș. Acum însă, așa cum am văzut, nici zilele nu sunt de ajuns.

Se pare că în ultimele ore viteza vântului a scăzut de la 165 la 140 km/h; se foloseşte deci unul din cele mai dificile procedee. cunoscut sub numele de „sistemul din aproape în aproape". La această operaţiune participă simultan două sau trei nave de salvare, legate între ele cu cabluri lungi de oţel. Cea mai mare şi mai puternică dintre nave rămâne înspre larg, ţinându-le pe celelalte să nu fie aruncate de furtună în zona pericolului. Cea mai mică dintre ele (de regulă, o şalupă specială de salvare) se apropie atât cât poate de zona periculoasă şi lasă la apă o plută improvizată, formată din trei-patru colaci de salvare legaţi cu o saulă foarte rezistentă, pe direcţia navei căreia urmează să i se dea parâma de remorcaj.

Când pluta deviată de curent a ajuns lângă nava căreia i se acordă ajutorul, marinarii o prind cu cângile şi o ridică la bord. După stabilirea acestei prime legături, de la capătul saulei (de la şalupă) se leagă un intermediar, adică o parâmă puţin mai groasă şi, în continuare, o parâmă foarte groasă şi grea, cu care se face remorcajul propriu-zis. Rolul intermediarului este acela de a aduce prin apă parâma de remorcaj, care, datorită greutăţii ei şi a eventualelor şocuri, ar putea rupe uşor prima saulă.

După nouă ceasuri de eforturi neîntrerupte, la ora 15, manevra reuşeşte. Marinarii de pe bric prind saula, apoi aduc la bord intermediarul şi parâma. „Mircea" este din nou remorcat şi, împreună cu „Rinoceros 4", pleacă spre Brest. Între timp remorcherul „Viteazul" primise aprobarea de la comandantul convoiului de a intra în port, lucru pe care l-a făcut în după-amiaza zilei de 27 noiembrie. În Brest se perfectează împreună cu autorităţile competente diferitele formalităţi şi acte ce privesc operaţiile de salvare. Intervenţiile navelor franceze încadrându-se ca operaţiuni de asistenţă şi remorcaj. sunt plătite cu taxele de rigoare; la care se adaugă şi plata geamandurii D'Armen, care fusese deteriorată...

Aici se încheie eroica încercare pe care marinarii noştri au reuşit să o treacă cu bine, dar a cărei amintire va fi greu de uitat.

„Mircea" intră în şantierul din Brest unde i se înlocuiesc tablele sparte ale bordajului, table care, în treacăt fie spus, au o grosime de un centimetru.

Remorcherele sunt şi ele revizuite. Li se remediază avariile survenite la maşini, la cârmă şi la aparatura electrică de navigaţie. Timpul rămânând în continuare nefavorabil, convoiul staţionează în Brest până la data de 6 ianuarie 1966, când îşi continuă drumul spre Hamburg. După două zile de navigaţie neîntreruptă toate trei navele intră în portul Dower, din cauza timpului care s-a înrăutăţit din nou. Peste opt zile convoiul se pune iar în mişcare, iar după alte două zile intră în estuarul fluviului Elba. La 19 ianuarie „Mircea" urcă pe unul din docurile din Hamburg. Remorcherele, încheindu-şi misiunea, pleacă spre ţară la 28 ianuarie şi ajung la Constanţa după 27 de zile de marş.

Pentru curajul şi bărbăţia de care au dat dovadă echipajele de pe bric şi de pe remorchere, în condiţii atât de grele, au fost citate prin înalte Ordine de Zi, iar o mare parte din ofiţeri, maiştri şi marinari, au fost distinşi cu ordine şi medalii sau au fost recompensaţi sub alte forme. Repararea bricului durează aproape un an. Toamna, în a zecea zi a lunii octombrie 1966, „Mircea" este complet refăcut, reîntinerit, modernizat. Având la bord un echipaj de numai 90 de marinari - cu tot cu maiştri şi ofiţeri - velierul îşi începe drumul spre patrie.

Ca de obicei, oceanul primeşte bricul cu o furtună puternică, potrivit anotimpului. „Mircea" este însă pe deplin stăpân pe forţele sale. După escalele făcute – una lângă insula Wight, în apropiere de golful Cowes, iar celelalte în porturile Plymouth, Gibraltar, Alger, La Valetta şi Pireu (radă) – la 7 noiembrie 1966, ora 12, „Mircea" intră în portul Constanţa. Dana opt, la care acostează, este arhiplină: marinari, muncitori portuari, rude, prieteni ai celor plecaţi, aşteaptă acostarea velierului, cu feţele luminate de emoţia momentului. După acostare, nava este vizitată de către oficialităţile prezente. În exterior, „Mircea", în afară de unele modificări care la prima vedere pot scăpa uşor iniţiaţilor, îşi păstrează totuşi aspectul cunoscut. Interioarele, însă, nu mai sunt cele de altădată, iar noile instalaţii îi schimbă complet înfăţişarea. Cei care cunosc bine velierul văd că i-a fost revizuită întreaga arboradă, greementul îi este înlocuit în mare parte, iar velatura e schimbată în întregime. Pe punte, pe lângă celelalte ambarcaţiuni, acum mai apar o şalupă, o barcă cu motor şi patru moderne plute pneumatice de salvare. Sub punte, o altă surpriză: vechiul motor Diesel a fost înlocuit cu unul mult mai mare, de 1.100

C.P., ceea ce sporeşte substanţial viteza şi puterea energetică a bordului. Pentru punerea în funcţiune a generatoarelor de curent s-a montat şi un motor auxiliar. O privire atentă dezvăluie şi alte noutăţi: toate operaţiunile şi muncile de la bord sunt preluate de instalaţiile de forţă acţionate electric. Surprizele privind noua „zestre" a velierului se ţin lanţ: staţia de desalinizare a apei de mare, instalaţiile frigorifice pentru încăperi de mare capacitate, centrala telefonică, staţia de radioamplificare, cabina radio-TV, instalaţiile de climă artificială. instalaţia de ceasuri electrice, sistemul combinat de iluminare a încăperilor şi de încălzire, aparatura de navigaţie, radio, radiolocaţie şi hidrolocaţie.

Bucătăria, brutăria, spălătoria, uscătoria, călcătoria şi toate celelalte ateliere de bord sunt pline de aparatură electrică.

Încă un amănunt semnificativ: dacă bătrânul „Mircea" n-a avut în toată viaţa lui la bord o staţie de radio, urmaşul său, în schimb. poate stabili legătura din Europa cu Australia. Apoi, acum nu se mai scrutează întunecimea nopţilor călare pe bompres; o simplă apăsare pe buton şi pe ecranul panoramic al radiolocatorului ofiţerul de cart vede tot ceea ce este în jurul lui pe o rază de peste o sută de kilometri. Dacă vrea date cu detalii mai precise, atunci pune în funcţiune cel de-al doilea aparat pe ecranul căruia apar şi cele mai neînsemnate insulițe, bărcuțe în mişcare sau corpuri plutitoare.

Bricul, în aparenţă, este o corabie; sau, mai bine zis, este **şi** o corabie. Urcat însă la bord, înţelegi că el nu aparţine trecutului, ci viitorului. Comandanţii de mâine ai giganţilor mării (nave pe care automatizarea îşi spune în cel mai înalt grad cuvântul) nu ar putea fi temeinic pregătiţi pe o simplă corabie...

„Mircea" este acum o desăvârşită şi modernă navă-şcoală. Pentru a înţelege şi mai bine acest lucru vom recurge la câteva date pur tehnice, dar care sunt deosebit de concludente. Nava a fost proiectată sub supravegherea Registrului „Germanischer Lloyd". având cea mai înaltă clasă. În urma lucrărilor de reparaţii şi modernizare, Registrul german a acordat navei clasa 100 A 4 E, cu un bord liber de 2,27 metri, simbolizată prin **Crucea de Malta**. Simbolul dat navei-şcoală „Mircea" arată că nava corespunde întru totul regulilor cu acces în suprastructură, fără nici o restricţie de zonă de navigaţie (ocean sau mare), cu posibilităţi de a naviga în gheţuri

uşoare (fără misiune specială de spargere a gheţii). Acest simbol acordat lui „Mircea s-ar traduce astfel: **Crucea de Malta** este semnul distinctiv ce arată că nava a fost construită sub supravegherea specială a Registrului. El mai arată că nava, după avarierea şi inundarea oricărui compartiment aflat între doi pereţi transversali etanşi, îşi menţine flotabilitatea. „**100 A**" este un indicativ care se dă navelor în perfectă stare de exploatare. Cifra **4** indică numărul de ani care separă două vizite periodice ale Registrului; iar litera **E** („Elisabeta") arată că nava poate naviga printre gheţuri uşoare. Acesta este „Mircea", văzut prin prisma Registrului „Germanischer Lloyd". Privindu-i însă velele albe şi păienjenişul parâmelor, nu poţi să nu simţi acea nostalgie a mării, a timpurilor demult apuse; nu poţi să nu retrăieşti acele clipe romantice pe care le-ai plăsmuit în anii copilăriei, când i-ai citit pe Magelan sau pe Cook!

Într-o noapte de vară mediteraneeană, „Mircea" este capabil să te facă să trăieşti din plin toate acestea, cu condiţia însă să rămâi pe punte, sub velele desfăşurate. Atunci vraja te va învălui fără să prinzi de veste şi nu vei auzi altceva în afară de foşnetul velelor în care se joacă vântul şi de clipocitul apei. Vei avea senzaţia că timpul s-a întors cu câteva secole înapoi, că eşti la bordul unei caravele sau pe unul din pânzarele lui Ştefan Voievod, Domnul Moldovei.

Dacă vei păşi în comanda de navigaţie, însă, dintr-o dată te va cuprinde senzaţia că ai nimerit într-o altă lume şi că... vraja s-a destrămat! Tablourile de comandă, cu tot felul de ecrane şi indicatoare care se mişcă pe scări gradate, beculeţele colorate care se aprind şi se sting cu intermitenţe, ţăcănitul discret al înregistratoarelor, zumzetul înfundat al mecanismelor ce se rotesc, în sfârşit, acel miros dulceag de eter şi ebonită încălzită, specific aparatelor electrice - toate îţi vor da o uşoară senzaţie de ameţeală. Pentru că tot ai intrat, vei pune obişnuita întrebare ofiţerului de cart:

- În ce punct ne găsim?

Prompt, acesta îţi va arăta cu vârful creionului ascuţit ca un ac un punct atât de uşor marcat pe hartă, încât abia îl distingi cu ochiul liber.

- Aici! Peste o oră trebuie să ne apară stânca Gibraltarului.

Şi va apărea! Căci aceasta este navigaţia pe mări şi oceane a zilelor noastre!

DIN NOU PE DRUMURI ALBASTRE

„Mircea" îşi va relua rolul său de navă-şcoală încă înainte de a părăsi şantierul naval unde fusese modernizat. Au fost aduşi cu avionul la Hamburg cadeţi, marinari în termen, maiştri şi ofiţeri care au alcătuit echipajul ce a readus velierul în ţară.

Bricul a plecat spre patrie la 10 octombrie 1966, avându-l la comandă pe comandorul Alexandru Hârjan. Drumul spre ţară a constituit astfel un adevărat marş de instrucţie (nu şi de reprezentare), făcându-se escale tehnice în porturile Cowes (radă), Plymouth, Gibraltar, Alger, La Valetta şi Pireu.

După parcurgerea unui drum de circa 4.000 mile marine, „Mircea" intră în portul Constanţa în ziua de 7 noiembrie 1966.

După modernizare, „Mircea şi-a început a doua şi adevărata lui viaţă. A încerca să ne ţinem după el acum, când e atât de sprinten, e tare greu; iar ca să scrii amănunţit pe unde a fost şi ce a făcut, ar fi nevoie de o carte întreagă pentru fiecare voiaj. Astăzi navele-şcoală parcurg zeci de mii de mile marine, în largul mărilor şi al oceanelor, în afara zonelor de navigaţie intensă, pentru desfăşurarea nestingherită a programului lor de pregătire, precum şi pentru vizitarea şi cunoaşterea porturilor din apropiere.

Să facem totuşi o scurtă trecere în revistă a activităţii bricului din perioada respectivă.

15 iulie 1967. „Mircea" pleacă într-un lung marş de instrucţie în Mediterana şi în Atlantic. Vor fi vizitate porturile Toulon şi Portsmouth, ca răspuns la vizitele făcute de nava franceză „Le Bearnais" şi nava engleză „H.M.S. Lowestoft" în portul Constanţa.

În ziua de 24 iulie la ora 8, tunurile lui „Mircea" fac să răsune rada portului Toulon. Se trag cele 21 de salve de artilerie pentru „salutul naţiunii", urmând apoi, la scurt interval, alte 19 salve reprezentând „salutul personal" adus comanantului escadrei franceze din Mediterana.

Apariţia în rada interioară a istoricului port meditaraneean a acestei „corăbii de vis", cum au numit-o localnicii, veniţi cu mic cu mare să o întâmpine, a prilejuit un minunat eveniment, trăit cu

emoție de către toți cei prezenți. Pentru câteva minute, ceasul timpului s-a întors singur cu două secole în urmă...

Din fața vechiului fort „Malbosquet", care străjuiește de secole intrarea în port, și a cărui celebritate se datorează împăratului Franței, Napoleon I (pe atunci, căpitanul Bonaparte), se trag acum salvele de răspuns. Și, lucru curios, buclele de fum albicios plecate de la gura tunurilor străvechei fortificații, urmate de bubuitul lor asurzitor, nu întrerup reveria toulonezilor. Ei urmăresc fascinați tot acest spectaculos protocol marinăresc al vremurilor demult apuse, împământenit și păstrat cu sfințenie în toate Marinele militare ale lumii.

După vizitele oficiale, la bordul navei-școală urcă localnici și turiști. La rândul lor, marinarii de pe „Mircea" fac plimbări în oraș și în împrejurimi.

Sunt organizate excursii cu autocarele, de durată mai lungă, pe Coasta de Azur, staționându-se în Saint Tropez, Cannes, Nice și Monaco.

Pe timpul celor trei zile staționate în portul francez, „Mircea" a fost vizitat de 1.225 de turiști și locuitori ai portului Toulon.

Prezența navei-școală „Mircea" și a marinarilor români în Toulon a fost în atenția mass-mediei franceze. Printre alte informații despre velierul românesc, în edițiile din 25-26 iulie 1967 conducerea ziarului „Le Provençal" a subliniat: *«Șederea la Toulon a velierului-școală român „Mircea" a continuat în același climat prietenesc. Ea s-a făcut remarcată ieri dimineață printr-o ceremonie la Monumentul Martirilor din orașul nostru.,»*

Înainte ca „Mircea" să ridice ancora din portul francez, viceamiralul de escadră Lainé, prefectul maritim al celei de-a treia regiuni, Toulon, a adresat o scrisoare comandantului Ilie Ștefan (comandantul superior al marșului) în care, în numele tuturor marinarilor francezi din Marea Mediterană, făcea aprecieri elogioase privind prezența velierului românesc și a echipajului său la Toulon. Viceamiralul Lainé sublinia: *„Curtoazia ofițerilor dumneavoastră, comportamentul exemplar al oamenilor, minunatul aspect al navei dumneavoastră, au fost în mod deosebit apreciate de populație și de marinarii toulonezi."*

Asemenea scrisori elogioase şi chiar vibrante la adresa marinarilor români de pe velierul-şcoală „Mircea", prin care ofiţeri cu înalte funcţii în Marina franceză din Marea Mediterană şi-au declarat în scris prietenia faţă de poporul nostru, au semnat contraamiralul Corda şi căpitanul de vas C.C. Françoise.

În seara zilei de 26 iulie 1967 „Mircea" a părăsit portul Toulon îndreptându-se spre Gibraltar, unde a făcut o escală de aprovizionare. Din Gibraltar, unde a staţionat în zilele de 30 şi 31 iulie, velierul s-a îndreptat spre Lyme Bay, unde a ancorat (august 1967) şi a sărbătorit Ziua Marinei Marii Britanii. În drumul de la Spithead spre portul Portsmouth, „Mircea" a salutat naţiunea britanică cu 21 salve de tun şi apoi cu 13 salve pe comandantul bazei navale Portsmouth, contraamiralul R. Paige, după care, în ziua de 8 august la ora 9,30, a acostat la cheul principal al portului englez.

După vizitele protocolare la lordul primar al oraşului, Denis D. Connors, şi la amiralul R. Paige, la care a participat şi ambasadorul României la Londra, întregul echipaj al bricului a vizitat metropola britanică, Winchester şi Salisbury.

Printre obiectivele de mare interes turistic au fost celebra navă „Victory", comandată în bătălia de la Trafalgar de amiralul Nelson. vestitul Hyde Park cu faimosul Speek's Corner, Palatul Buchingham. British Museum, Piaţa Trafalgar, observatorul Greenwich, Muzeul Marinei, Turnul Londrei şi altele.Toate aceste simboluri istorice, cu mare valoare pentru britanici, ce întruchipează într-un fel ţara lor. sunt privite, cercetate şi comentate cu multă atenţie de către marinarii români.

Nava „Victory", o relicvă păstrată intactă peste vremuri. trezeşte un deosebit interes „corăbierilor" de pe modernul velier „Mircea".

Vârstnicul ghid, îmbrăcat în costum de epocă şi marinar de profesie, este în elementul său. Nu oricând eşti ascultat şi urmărit cu aşa interes, încât să simţi că vorbele îţi sunt sorbite de pe buze. nemaifiind nevoit să apelezi la vocabularul altor limbi sau la limbajul semnelor ca să te faci cât de cât înţeles de turiştii care preferă, de obicei, să facă filme sau fotografii. Bucuros de anturajul tovarăşilor de breaslă, el se întrece în a da tot felul de explicaţii şi amănunte în

jargonul marinăresc privind caracteristicile tehnico-tactice ale acestei corăbii intrate în istorie, pe puntea căreia a murit celebrul amiral Nelson în confruntarea cu flota franceză la Trafalgar, în anul 1805.

După împrejurări, el zâmbeşte, devine solemn sau se încruntă când vorbeşte despre anumite faze ale respectivei bătălii navale, care i-a adus Imperiului Britanic supremaţia pe mările şi oceanele lumii.

Viaţa grea de la bordul acestei nave de linie comandant, privind confortul, programul, dar mai ales disciplina extrem de severă, este prezentată fără cosmetizări. Când vorbeşte depre pedepsele corporale aplicate mateloţilor indisciplinaţi, îi scânteiază ochii. Cumplitele lovituri date cu salamastra pe spinările schilave şi dezgolite ale vinovaţilor, legaţi fedeleş de catargul mare al corăbiei, sunt trăite şi simţite din plin de aproape toţi cei care urmăresc expunerea ghidului.

Mânuind cu multă îndemânare şi pocnind în aer biciul împletit din nojiţe de piele pe care l-a avut mascat sub braţ, ghidul face ca orice explicaţii privind cruzimea acestei pedepse să devină inutile.

Expresia feţei, mişcările bruşte care fac să-i tremure zulufii perucii albe, la care se adaugă uniforma cu lavalieră, trese şi nasturi auriţi, fac ca ghidul cu părul cărunt să se metamorfozeze într-un autentic ofiţer de pe timpul lui Horatius Nelson.

În ceea ce priveşte Hyde Park-ul marinarii de pe „Mircea" s-au amuzat copios, dar au avut şi ocazia să reflecteze şi să înţeleagă o latură particulară, necunoscută lor, privind democraţia acestei ţări. Respectivul parc, astăzi gazdă a mitingurilor şi demonstraţiilor politice, este cunoscut în lume nu prin frumuseţea sau destinaţia sa de bază, ci prin faimosul său „Speek's Corner". Parcul nu are un trecut istoric de invidiat. La sfârşitul secolului al XIX-lea era puţin amenajat şi considerat un loc preferat al sinucigaşilor şi criminalilor lumii interlope, unde era bine să nu te aventurezi chiar şi în timpul zilei. Noaptea, era şi mai rău. Aici îşi dădeau întâlnire fantomele celor care îşi luaseră singuri viaţa sau avuseseră parte de o moarte cruntă, pe măsura nemerniciilor făcute. Dacă aveai neşansa să te întâlneşti cu ele, era vai de pielea ta! Trebuia să te declari norocos dacă scăpai numai cu o simplă cotonogeală.

De fapt, mulţi englezi ai acelor timpuri trecute şi nu puţini dintre cei de astăzi au un adevărat cult pentru stafii. Majoritatea

castelelor, palatelor sau locurilor unde s-au petrecut drame sângeroase, îşi au locatarii sau vizitatorii lor nocturni, paşnici sau violenţi, după împrejurări. Dacă asemenea obiective, de obicei de interes istoric, nu sunt bântuite de stafii, nu au nici un haz şi nici importanţă turistică...

În urma modernizării în secolul XX a Hyde Park-ului şi amenajării lacului său cu ape adânci şi limpezi, populat de cele mai diferite specii de păsări acvatice, dintre care nu lipsesc lebedele, la care s-a adăugat apoi luminarea aleilor pe timp de noapte - stafiile au fost nevoite să-şi facă bagajele şi să se mute în alte locuri, mai retrase...

Cu trecerea anilor, „Colţul vorbitorului" a câştigat teren, devenind, printre altele, un unic şi original punct de atracţie pentru vizitatori. Aici orice cetăţean, indiferent de naţionalitate sau grad de cultură, poate să-şi exprime liber părerile sau convingerile în orice domeniu în care se consideră competent şi pregătit: artă, istorie, medicină, astrologie, genetică, religie, politică etc. Ascultându-l, dacă timpul îţi permite, poţi afla cu exactitate anul, ziua, ora, minutul şi secunda sfârşitului lumii, care papă a fost de fapt femeie travestită în bărbat, ce erori grave s-au strecurat în Teoria relativităţii, cum deturnează fondurile şi ce potlogării fac şefii de guverne şi multe, multe blestemăţii care se petrec sub ochii tăi fără să-ţi dai seama. Dacă eşti în relaţii proaste cu Creatorul, poţi să-l faci de două parale. În schimb, cea mai mică aluzie tendenţioasă sau ofensă adusă Regelui sau Reginei Angliei este considerată o acţiune premeditată de „lez majesté" şi tratată ca atare, începând cu pierderea „podiumului" de orator şi teminând cu privaţiuni de libertate, pe măsura afirmaţiilor făcute.

După vizitarea „Colţului vorbitorului", autocarele cu marinarii de pe „Mircea"s-au oprit la podul de acces al vechiului castel-cetate Tower of London.

Acest complex al fortificaţiilor, compus din ziduri, zeci de turnuri şi construcţii interioare, printre care se numără şi capelele. este unul din cele mai vizitate aşezăminte ale Evului Mediu din capitala Marii Britanii. Datând din vremea lui Wilhelm Cuceritorul şi apoi extins treptat, Turnul, care a servit iniţial ca reşedinţă a regilor

britanici, a devenit apoi cea mai temută temniță și loc al execuțiilor de pe întreg teritoriul țării. Aici, în sinistrele celule, au fost deținuți înainte de a fi judecați și condamnați la moarte prin decapitare regi, regine, prinți, duci, conți, lorzi, înalte fețe bisericești, oameni de știință și chiar copii ai suveranilor. Din filele cronicilor aflăm că primul decapitat a fost episcopul Simon de Sudbury, în anul 1381, iar ultimul lordul Lovat, Simon Frase, în 1747, vinovat de participare la rebeliune.

În decursul secolelor, puțini dintre cei căzuți în dizgrația monarhilor datorită intrigilor de la curte sau fiind acuzați de trădare au părăsit Tower of London cu capul pe umeri. Un asemenea caz rar, menționat în documentele vremii, s-a petrecut în anul 1101, când un nobil foarte bogat, pe nume Ralph de Flambard, a reușit să escaladeze zidul Turnului cu ajutorul unei frânghii și al complicilor săi, după ce, în prealabil, îi îmbătase pe paznici.

În prezent, străvechea fortăreață a devenit muzeu și loc sigur pentru depozitarea bijuteriilor Coroanei.

O dată cu trecerea podului peste șanțul de apărare care înconjoară castelul, altădată plin cu apă, marinarii români s-au văzut în fața străjilor îmbrăcate în uniforme identice cu cele purtate acum 500 de ani, în timpul familiei domnitoare a Tudorilor. Înveșmântați în tunici roșii, cu gulere de dantelă albă, scrobite, cu pălării negre pe cap, înfășurate în panglici multicolore, având în mâini uriașe halebarde sau sulițe, gardienii care străjuiesc Turnul dau viață castelului încremenit aici de veacuri. Chiar înainte de a-i trece pragul vizitatorii au păşit deja, fără să sesizeze, în plin Ev Mediu. Desigur, la paza inestimabilelor comori istorice adăpostite aici, la care se adaugă și bijuteriile Coroanei, își aduc contribuția și aceste gărzi care patrulează, își schimbă rondurile sau închid porțile Turnului după același străvechi ritual, păstrat neschimbat de secole; dar adevărata lor securitate este asigurată din umbră de către agenți specializați și aparatură electronică ultramodernă.

Celulele reci și înfiorătoare au pereții acoperiți aproape în întregime cu înscrisuri sau semnături scrijelite de cei care își așteptau moartea aici, revoltați sau resemnați.

Aflând despre cutremurătoarele drame petrecute între zidurile sumbre ale acestei închisori medievale şi privind lucrurile din jur care le confirmă, majoritatea turiştilor au o senzaţie neplăcută de claustrofobie hipotermică.

Ghizii, în prezentările lor, dau toate detaliile privind ceremonialul execuţiilor, începând cu scurtarea părului care acoperea ceafa condamnatului, astfel încât călăul să ştie unde trebuia aplicată lovitura, împlinirea ultimei dorinţe a acestuia (de obicei o masă copioasă sau o cană cu rom), încasarea de către gâde a tradiţionalului bacşiş, încheiat cu scuzele de rigoare ale mânuitorului securii, care îşi asigura victima de respectul său, el nefăcându-şi decât datoria.

Cele mai sinistre exponate rămân, desigur, securea şi butucul folosite la decapitări. Privind tăişul lucitor al acestei înfiorătoare unelte a morţii şi locaşurile amenajate în buştean, pe care nefericitul condamnat trebuia să-şi sprijine mâinile, mulţi bărbaţi simt că îi strâng cravatele iar femeile că li s-au strâmtat colierele sau lănţişoarele.

Generat probabil de aceste execuţii înfiorătoare, a apărut şi macabrul banc pe seama unui oarecare lord acuzat de înaltă trădare de către Henric al VIII-lea, rege care se pare că a bătut recordul condamnărilor la moarte.

Se spune că respectivul nobil şi-a onorat din timp călăul cu o importantă sumă de bani, pentru ca acesta să-şi ascută bine securea şi să exerseze astfel încât să fie rapid şi precis în tot ceea ce avea de făcut. Urcat pe eşafod, lordul şi-a pus cu demnitate gâtul pe butuc, închizând apoi ochii.

Cu tot calmul său englezesc, văzând că lovitura întârzie cam mult, s-a adresat iritat călăului:

- Hai, ce ai de gând să faci? Mă mai laşi mult să aştept?

Atins în amorul său propriu de maestru, acesta a replicat:

- Regret foarte mult, Sir, că mă subapreciaţi. Treaba a fost făcută de mult. Ca să vă convingeţi, încercaţi să scuturaţi din cap...

Această adevărată măiestrie a călăilor, transmisă de obicei din tată în fiu, nu este tocmai o poveste.

Din scrierile istoricului H. V. Morton aflăm că cea de-a doua soție a sângerosului suveran, Ane Boylen, a fost condamnată la moarte de către acesta şi trimisă la Turn pentru a fi decapitată.

Fiind de origine franceză, tânăra regină a cerut ca executarea sentinței să fie îndeplinită de un călău conațional, care să folosească sabia, aşa cum se obişnuia în țara sa, şi nu primitiva şi grosolana secure englezească.

Dorința i-a fost îndeplinită...

În dimineața zilei de vineri,19 mai 1536, a avut loc execuția.

Lovitura de grație a călăului adus din Franța a fost dată atât de fulgerător şi cu o asemenea acuratețe, încât toți cei prezenți la sângerosul spectacol au încremenit de groază. Aşa cum ne asigură cel care a consemnat evenimentul, deşi capul era despărțit de trunchi, buzele Annei Boylen continuau să se mişte şoptindu-şi rugăciunea...

În timpul zilelor de staționare a navei-şcoală în portul Porthsmouth, ofițerii, cadeții şi marinarii au făcut o deplasare şi în Londra. Aici au vizitat celebrul British Museum, după părerea specialiştilor în domeniu cea mai mare instituție de profil din lume, posesoarea celor mai valoroase comori istorice şi culturale ale omenirii.Aici pot fi întâlnite dovezile primelor urme ale paşilor omului lăsate pe Pământ, urmate de civilizațiile antichității sumeriene, egiptene, greceşti şi romane, sau ale celor din Extremul Orient, începând cu India, China şi terminând cu îndepărtata Japonie.

Evul Mediu, perioada modernă şi contemporană, la rândul lor, sunt reprezentate prin exponate de mare valoare documentară şi artistică, în majoritate unicate.

Monumentala construcție, ridicată în anul 1753 şi refăcută ulterior, asemănătoare întrucâtva, datorită colonadelor şi frontispiciului său, cu templele greceşti, adăposteşte astăzi aproape un million de valoroase relicve ale etapelor civilizațiilor Omenirii, adunate din cele mai îndepărtate colțuri ale lumii, inclusiv din propria țară. Alături de impunătoarele obeliscuri, basoreliefuri sau frize, întâlneşti şi minuscule obiecte de podoabă, pandantive sau inele, ale căror încrustații fine abia se văd sub lupă. Aici metalele nobile, perlele şi pietrele prețioase le întâlneşti la tot pasul, indiferent de epoca istorică pe care o reprezintă sala sau sectorul respectiv.

Prețul intrinsec al masivelor statuete, obiecte de cult, coroane. sceptre etc realizate din cel mai pur aur nu se poate aprecia. Adevarata lor valoare, dată de vechime, unicitate, măiestria execuției şi multe alte particularități, rămâne incalculabilă.

Fiecare exponat din muzeu îşi are istoria şi, dacă vreți, povestea sa. În fața basoreliefurilor care au împodobit cu milenii în urmă palatal lui Ashurnasirpal al II-lea de la Nimrud şi Ninive, sau al regelui Asurbanipal al Asiriei, a minunatelor sculpturi ale templelor de pe Acropole, multe dintre ele provenite de la Parthenon. vizitatorul uită să mai respire. În acelaşi sector al antichității este expusă şi piatra de la Rosseta, care datează din anul 196 î.e.n., pe baza căreia orientalistul francez Jean François Champollion a pus bazele egiptologiei ştiințifice prin descoperirea tainelor hieroglifelor egiptene.

Dacă singura din cele 7 minuni ale Lumii antice rămasă în picioare este complexul piramidelor de la Gizeh, în sălile British Museum-ului pot fi întâlnite şi admirate numeroase sculpturi şi frize aparținând unei alte „minuni" – Mausoleul din Halicarnas, construit în memoria regelui Mausol de către soția sa, Artemisa, în secolul IV î.e.n.

Numeroasele mumii egiptene, rămăşițe ale marilor demnitari care au trăit în timpul diferitelor dinastii ale faraonilor, prin excepționala lor conservare îl fac pe vizitatorul nostru contemporan să-şi revizuiască părerile privind gradul de dezvoltare şi cunoaştere a celor pe care i-a considerat ca aparținând copilăriei Omenirii.

Evul Mediu, printre zecile de mii de exponate, este reprezentat şi de „Magna Charta", cod al libertăților şi drepturilor nobilimii feudale, pe care regale Ioan-cel-fără-de-țară a semnat-o în anul 1215.

După staționarea de ore întregi în sectoarele de istorie modernă şi contemporană ale muzeului, marinarii bricului „Mircea", deşi se găseau de aproape o zi sub cupolele acestuia, au părăsit cu părere de rău minunatul aşezământ păstrător al comorilor istoriei Omenirii. Ei s-au resemnat la gândul că pentru examinarea fugitivă a unui singur exponat (sub 30 de secunde) nu le-ar fi ajuns o lună încheiată fără pause (iar după programul instituției respective, trei luni) ca să

viziteze tot muzeul. S-au declarat mulţumiţi să spună: „Am trecut şi pe la British Museum..."

Din programul vizitelor nu a lipsit nici Piaţa Trafalgar (Trafalgar Square). Încă înainte de a ajunge aici, în inima Londrei, atenţia turiştilor străini este atrasă de Columna lui Nelson, care domină până departe împrejurimile. În vârful coloanei înalte de 44 metri se află statuia celui mai iubit erou naţional al poporului englez, amiralul Horatio Nelson, învingătorul flotei franceze la Abukir (1789) şi al celei franco-spaniole la Trafalgar, în 1805. Statuia turnată din bronz, cu o înălţime de 4 metri, este opera sculptorului E.H.Bailey. Amiralul este înfăţişat în picioare - desigur, pe puntea navei de linie „Victory" - într-o poziţie firească, privind undeva departe. Pe treptele de granit ale soclului străjuit în cele patru colţuri de lei uriaşi îşi găsesc astăzi loc de repaus (sau de unde să-şi afirme opiniile) diverşi tineri de cele mai diferite etnii. După îmbrăcăminte, coafurile fistichii, tatuajele deocheate, nu-i greu de înţeles pentru nimeni că niciunul dintre ei nu suferă de „dor de muncă". În zilele călduroase, când granitul se încinge şi le frige şezuturile, respectivii pierde-vară renunţă la zdrăngănitul chitarelor sau la discursuri şi se răcoresc în bazinele celor două fântâni arteziene de lângă soclu.

Poliţiştii englezi, recunoscuţi în toată lumea ca adevăraţi gentlemani, mulţumiţi că respectivii nu tulbură liniştea publică, se fac că nu-i văd.

La rândul său, Nelson nu-şi învredniceşte colocatarii de la parter nici măcar cu o privire. În încremenirea sa de bronz, el scrutează netulburat zările, aşteptând parcă apariţia flotei franceze.

În metropola britanică vizitele au continuat la Palatul Buchingham, reşedinţa de la Londra a suveranilor Angliei, la Parlament şi la Observatorul de la Greenwich.

Împreună cu localnicii şi turiştii străini, marinarii români au asistat la schimbarea gărzii, care se face în fiecare dimineaţă la ora 11,30, cu acelaşi fast şi ritual stabilite în anul 1861. Gărzile defilează în sunetele sacadate ale trâmbiţelor şi în răpăitul asurzitor al tobelor. Întoarcerile, mişcările mâinilor şi picioarelor gardienilor, sunt atât de precise şi sincrone încât, privindu-i, gândul te duce la un joc cu figurine acţionat mecanic. După schimbarea gărzilor, toţi cei adunaţi

la grilajul din fața palatului vor fi delectați cu marșuri, melodii romantice sau chiar muzică modernă, intrepretate de fanfară.

Vizitarea Palatului Westminster, unde își desfășoară activitatea cele două camere ale Parlamentului englez, impresionează atât prin exteriorul său impunător, cu aspect de catedrală gotică, cât și prin decorațiunile variate ale culoarelor care fac legătura între cele 1.100 de încăperi, cu cele mai variate destinații, ale giganticei clădiri cu turnuri având o înălțime de 97,50 m.

În unul din ele se află vestitul ceas Big Ben, nume dat după cel care a hotărât, în anul 1856, să-l construiască și să-l monteze în turn.

Această uriașă mașină de măsurare a timpului are o greutate de 13.717 kg, un cadran de 7 metri diametru, cu limbi mari de 4,25 și. respectiv, 2,75 metri. Big Ben-ul este cunoscut în lume prin exactitatea cu care merge și prin bătăile inconfundabile care marchează orele exacte ale postului de radio B.B.C.

Ultimul obiectiv unde marinarii români au poposit a fost Observatorul Greenwich, aflat într-un orășel suburban din estul Londrei. În urma Conferinței Internaționale de Astronomie din anul 1884, s-a stabilit aici un punct care este considerat locul pe unde trece Meridianul Zero. Locul este marcat printr-un indicator special. Aici s-au făcut numeroase fotografii de grup sau individuale.

În seara zilei de 10 august 1967 „Mircea" părăsește portul Portsmouth însoțit până departe, în larg, de numeroase veliere mici și ambarcațiuni cu motor. Pe drumul de întoarcere, „Mircea" a mai făcut escale la Gibraltar (16-17 august) și în portul La Valetta (21-22 august). Deși escalele au fost scurte, echipajul și velierul românesc au fost întâmpinați de autorități și populație cu multă simpatie și interes.

După 45 de zile de navigație nava-școală „Mircea" a ancorat în portul Constanța la 30 august 1967, după parcurgerea unei distanțe de 6.607 mile marine, în 904 ore de marș, din care 727 cu mașinile și 132 cu velele.

Bricul își continuă activitatea în toată perioada de toamnă. În luna decembrie „Mircea", împreună cu două nave ale Marinei militare (două dragoare de bază), face o vizită oficială la Sevastopol.

Spre deosebire de alte marşuri, acesta are loc în plină iarnă şi, din întâmplare, într-o perioadă foarte nefavorabilă pentru navigaţie, cu viscol şi temperatură sub 10°C. Fiind vorba însă de o vizită oficială, a cărei dată nu se mai putea schimba având în vedere pregătirile făcute atât de gazde, cât şi de invitaţi, cu toată înrăutăţirea timpului, gruparea de nave româneşti ridică ancora la 14 decembrie ora 9, luând drum spre Sevastopol.

Din cauza vântului puternic s-au format valuri mari chiar la gura portului, fapt care îngreunează mult ieşirea navelor în mare. Primul obstacol este însă trecut. După câteva ore de marş, starea vremii se înrăutăţeşte şi mai mult. Înaintarea navelor, al căror drum este perpendicular pe direcţia de deplasare a uriaşului front de zăpadă, se face cu viteză înjumătăţită. Vizibilitatea s-a redus sub 50 de metri, îngreunând şi mai mult navigaţia. Din cauza ruliului şi tangajului puternic, echipajele sunt mult solicitate.

Pupele navelor ies complet din apă, făcând ca elicele să se rotească în gol cu viteză sporită. Când acestea intră brusc la câţiva metri sub apă, din cauza rezistenţei lichidului, maşinile trag din greu, făcând ca întregul corp al navelor să trepideze. Traversada mării, însă, continuă.

În plină noapte, în jurul orei 1, la unul din dragoare se produce o avarie la conductele de alimentare cu combustibil. În urma unei înclinări într-un bord de peste 45°, conductele groase de oţel fuseseră smulse din flanşele lor, fisurate, compartimentul Căldări inundându-se.

Prima măsură care se ia este stingerea imediată a focurilor. Gazele emanate de combustibilul supraîncălzit fac ca în compartimentul ermetic închis să crească mult presiunea. Într-o asemenea situaţie, cea mai slabă scânteie este capabilă să producă o explozie a cărei consecinţă ar fi greu de imaginat.

Lipsit de propulsie şi deci de guvernare, dragorul devine o jucărie a valurilor, care îl ridică pe creste, prăbuşindu-l apoi în abisuri. Masele uriaşe de apă lovesc nava în bordul din vânt, aplecând-o mult pe o parte. Două-trei asemenea lovituri consecutive, date la un interval scurt de timp, pot împiedica redresarea vasului, răsturnarea fiind iminentă. Înclinometrul bordului îi avertizează pe

marinari asupra acestui grav pericol, de aceea se lucrează la remedierea avariei într-un ritm alert. După două ore de eforturi supraomeneşti conductele sunt fixate la locul lor, iar păcura din compartiment este complet evacuată.

În aceste momente critice celelalte nave au rămas în apropierea dragorului cu avarie la maşini, gata să intervină la nevoie. Nu a fost cazul. Gruparea şi-a reluat marşul, iar în zorii zilei de 16 decembrie cele trei nave româneşti au intrat în rada portului Sevastopol. În această zonă, la adăpostul munţilor înalţi ai Crimeei, marea este complet liniştită.

Navele româneşti salută pământul Ţării Sovietice după vechea tradiţie marinărească, cu 21 de salve de artilerie, după care sunt trase încă 19 salve, în semn de salut pentru comandantul bazei maritime.

După acest „Bine v-am găsit!" marinăresc, una din navele la ancoră răspunde în acelaşi limbaj: „Bine aţi venit!" Escadra noastră este întâmpinată în radă de numeroase nave de luptă sovietice care o conduc în port. „Mircea" şi cele două dragoare acostează la dana oficială, ca de obicei, în sunetele fanfarei.

Pe cheu sunt prezente oficialităţi ale Marinei şi municipalităţii oraşului. După strângeri de mână şi schimburi de cuvinte prieteneşti, au loc obişnuitele vizite protocolare.

Navele româneşti vor staţiona aici cinci zile. Prin grija gazdelor. programul organizat pe tot acest interval de timp va fi foarte bogat şi variat. Printre altele, el cuprinde vizitarea celor mai semnificative monumente ale oraşului, a împrejurimilor acestuia, vizionări de filme şi spectacole teatrale, vizitarea muzeului de marină şi, bineînţeles, a celebrei panorame „Apărarea Sevastopolului" (în timpul Războiului Crimeei) şi a dioramei reprezentând apărarea oraşului în anii celui de-al doilea Război Mondial - adevărate capodopere ale genului.

Marinarii noştri urmau să aibă numeroase întâlniri cu marinarii sovietici, cu populaţia oraşului şi cu pionierii. Fiecare din aceste zile prevedea în încheiere mult-gustata seară de dans, atât de aşteptată de tineret.

A încerca să cunoşti într-o scurtă vizită acest oraş cu un trecut glorios, care abundă în locuri istorice, frumuseţi naturale sau iscusite şi îndrăzneţe construcţii făcute de mâna harnicilor săi locuitori, ar fi

foarte greu. Cum tot atât de dificil ar fi să faci o catalogare a minunăţiilor lui, încercând să le aşezi pe o scară a valorilor.

Pitoreştile locuri văzute de la înălţimea crestelor de piatră ale munţilor prăpăstioşi, la picioarele cărora marea nu-şi opreşte zbuciumul, sau monumentalele construcţii ale oraşului, la realizarea cărora au lucrat generaţii de artişti, îţi vor lăsa amintiri de neuitat.

Să ne oprim totuşi la unul din obiectivele cuprinse în planul vizitei oficiale făcute în acest oraş, unde marinarii români au staţionat mai mult, şi anume la panorama „Apărarea Sevastopolului". Panorama este o reprezentativă operă de pictură, un monument istoric închinat eroismului apărătorilor Sevastopolului în timpul Războiului Crimeei din anii 1853-1856, apărare care a durat 345 de zile. Autorul acestei lucrări magnifice este Franţ Alexeevici Rulo (1856-1929), specialist în pictură panoramică. Lucrarea a fost începută în anul 1901 şi terminată în anul 1904, după un minuţios studiu documentar făcut de autor pe teren.

Această pânză, dispusă circular şi adăpostită de o monumentală construcţie de aceeaşi formă, are o lungime de 115 m şi o înălţime de 14 m. Lumina zilei pătrunde prin cupola transparentă a clădirii, creând astfel un cadru natural care pune şi mai mult în valoare uriaşa lucrare. Vizitatorul, mişcându-se în cerc, trece de la un sector la altul putând urmări întreaga panoramă. Scenele de luptă sunt atât de fidel redate, încât cel venit aici pierde încă de la început noţiunea spaţiului şi a timpului, având senzaţia că se găseşte rătăcit în plin câmp de bătălie, pe una dintre înălţimile din împrejurimile oraşului. La formarea acestei impresii contribuie desigur construcţiile, adăposturile, faşinele şi tunurile cu tot arsenalul lor de accesorii autentice, dispuse în prim plan. Uneltele de lucru, vasele pentru prepararea hranei şi lucrurile personale ale luptătorilor, împrăştiate în dezordine pe pământ - imagine specifică unei tabere aflate de luni de zile sub asediu - dau şi ele o notă în plus de veridicitate.

Planul obiect, care trece pe neobservate în tablou, face ca iluzia spaţiului real să fie desăvârşită.

Deşi în jurul tău nu se clinteşte nimic, totuşi câmpul de luptă care ţi se desfăşoară la picioare până departe în ceaţa zărilor nu are nimic din încremenirea obişnuită a tablourilor sau a statuilor; trăieşte,

respiră. Doar morții par morți cu adevărat. Vezi cum se înalță fumul exploziilor, vezi coloanele soldaților pornite la atac, eforturile artileriştilor de a împinge un tun greu lângă parapet, un luptător care bea cu nesaț apă dintr-o găleată atârnată în cârligul cobiliței purtate de o tânără femeie... Iar într-un colț de adăpost distrus, o chitară stingheră, cu corzile rupte, plină de țărână şi de praful care se scurge prin spărtura făcută de explozia unei ghiulele. Dar să ne oprim aici. căci o pânză de 115 m, care înfățişează un întreg război, nu poate fi descrisă în câteva pagini. Ea trebuie văzută şi... trăită. Cuvintele nu sunt suficiente.

Cei care vin în aceste locuri vor afla şi alte lucruri legate de trecutul acestui monument. În anul 1942, din cauza unui bombardament, Panorama a suferit grave avarii. Incendiul produs a distrus o mare parte din pânză şi tot planul obiect. Cele 86 de bucăți de pânză pictate, smulse flăcărilor, au fost scoase din zona luptelor de o navă militară. După terminarea războiului, o dată cu reclădirea oraşului, s-au început şi lucrările de reconstrucție a clădirii Panoramei, la care au participat mai ales marinarii militari. Reconstituirea interiorului a ridicat însă probleme complexe. necesitând ani întregi de muncă. Parte din bucățile de pânză salvate nu au putut fi restaurate din cauza deteriorărilor prea mari. De aceea s-a recurs la realizarea unor copii. Colectivul de arişti restauratori a fost condus de academicianul N.V. Iacovlev, iar după moartea acestuia, de cunoscutul pictor P.P. Socolov-Scalia.

Panorama, complet reconstruită, a fost deschisă în ajunul sărbătoririi a 100 de ani de la prima apărare a Sevastopolului, pe 16 octombrie 1954, iar de la această dată ea poate fi văzută de către toți cei care poposesc în oraşul-erou şi doresc să-i cunoască istoria.

După încheierea vizitei făcute în portul Sevastopol - vizită în care au fost văzute atâtea lucruri interesante, care mai târziu vor deveni plăcute aduceri aminte - în după-amiaza zilei de 20 decembrie. la ora 17, gruparea navelor româneşti se îndreaptă spre patrie.

Drumul de întoarcere are loc în condiții şi mai grele: temperatura scăzută şi mai mult face ca apa valurilor să înghețe pe puntea bricului, îmbrăcând-o într-o adevărată platoşă de gheață, iar arborada să devină, la rândul ei, o bizară îngrămădire de policandre.

La 22 decembrie, ora 19,30, îmbrăcat de sus până jos într-o mantie de țurțuri, strălucind ca un colier de briliante în soare, „Mircea" intră în bătrânul Tomis.

Când l-au văzut așa împodobit, marinarii din port nu s-au putut abține să nu exclame entuziasmați:

- Ăsta da, pom de iarnă!...

Anul 1968 începe cu numeroase marșuri de instrucție în Marea Neagră.

Un eveniment de tristă amintire, petrecut în portul Constanța în noaptea de 1 spre 2 martie 1968, avea să confirme comportamentul și spiritul de întrajutorare al marinarilor navei-școală „Mircea", identic cu cel al înaintașilor de pe legendarul predecesor cu același nume.

În urma unei puternice furtuni, cargoul sub pavilion indian „Vishna Shanti" a eșuat pe digul de larg. La acțiunea de salvare a echipajului au participat 13 marinari de pe „Mircea". După cinci ore de muncă extenuantă la lumina reflectoarelor, folosindu-se clasicele procedee cunoscute, începând cu scaunul englezesc și terminând cu mijloacele moderne de salvare, au fost smulși din ghearele Thalassei 59 de marinari de pe nava indiană.

În cadrul campaniei de vară, între 1 iulie și 24 iulie, se vizitează porturile Istanbul și Napoli.

În ziua de 3 iulie, la ora 8,26, „Mircea" fundariseşte ancora în strâmtoarea Bosforului, în fața palatului Dolombahce. După primirea la bord a oficialităților locale și a reprezentanților Marinei turce, echipajul navei, constituit în mici grupuri, începe vizitarea străvechiului oraș atât de cunoscut din cărțile de istorie prin rolul pe care l-a jucat ca poartă între două lumi și mări. O impresie deosebită a produs vizitatorilor biserica Sfânta Sofia, colos architectural de mare frumusețe, ce poartă în spate nu mai puțin de 16 secole. Cupola navei centrale, de 31 metri în diametru, se află la o înălțime de 56 metri față de mozaicul pardoselii, fapt care face ca în acest spațiu uriaș, închis, cele mai ușoare șoapte sau zgomote să se transforme în adevărate țunete.

Imediat după cucerirea Constantinopolului de către otomani, în anul 1453, catedrala a fost transformată în moschee, adăugându-i-se

cu această ocazie 4 minarete pe măsura giganticei construcții, ca semn al rangului său, acordat în ierarhia lăcașelor de cult musulmane.

O dată cu instaurarea Republicii, moscheea a fost transformată în muzeu.

Sunt vizitate, pe rind, muzeul arheologic, Muzeul Topkapî Saray, Moscheea Albastră, precum și multe alte locuri istorice.

Muzeul Topkapî Saray, instalat în fosta reședință a sultanilor, adăpostește un adevărat tezaur al creațiilor marilor artiști ai lumii. Aici se pot vedea de la talere lucrate în filigran și statuete, până la veșminte și arme. Aurul, argintul, pietrele prețioase, fildeșul. porțelanul și catifeaua, sunt îmbinate cu un gust și un rafinament desăvârșit. Privind această imensă bogăție adunată în decursul secolelor de sultanii Imperiului, înțelegi mai bine prețul scump cu care a fost ea plătită de popoarele subjugate. Muzeul arheologic, cu bogatele sale colecții de artă autentică, aparținând celor mai vechi epoci de cultură ale Omenirii, dă posibilitatea vizitatorului să facă o incursiune în adânca negură a vremurilor.

După vizitarea Moscheii Albastre, o construcție monumentală. asemănătoare cu Sfânta Sofia, echipajul navei-școală „Mircea" nu a uitat nici pitorești bazaruri atât de căutate de către toți acei care doresc să cunoască ceva din adevărata viață a orașului de la Poarta Orientului.

În cea de-a doua zi de staționare a navei în Istanbul, marinarii români au depus o coroană de flori la monumentul lui Kemal Atatürk. fondatorul Turciei Moderene și primul președinte al Republicii - monument înălțat într-un parc central al Istanbulului.

O dată cu încheierea celor trei zile de escală în orașul de pe malul Bosforului, nava ridică ancora în zorii zilei de 6 iulie plecând spre Italia.

Spre deosebire de alte porturi, Napoli, prin așezarea sa circulară în jurul unui mic golf, dă posibilitatea vizitatorului ca dintr-o singură privire să aibă o imagine de ansamblu asupra întregului oraș.

Ca peste tot, de altfel, ritmul intens al transformărilor urbanistice din ultimele decenii ale secolului XX și-a pus și aici amprenta. Alături de vechile case bogat ornamentate, castele și catedrale, se înalță acum adevărate păduri de construcții moderne.

Cortina aceasta de beton şi fier, deşi nu distonează cu restul peisajului deoarece fiecare bloc îşi are geometria sa proprie, reduce totuşi mult din perspectivă.

Cunoscuta zicală „Vedi Napoli e poi muori" s-a născut, desigur, în semn de profundă admiraţie şi preţuire pentru acest romantic şi pitoresc colţişor al însoritului ţinut mediteraneean, loc de adăpost al unor inestimabile comori de artă ale lumii.

Marinarii de pe „Mircea" au acum ocazia să stea faţă în faţă cu capodoperele marilor artişti ai penelului ca El Greco, Boticelli, Tizian, Goya, Pieter Bruegel, Colantonio şi mulţi alţii. Sunt admirate dantelăriile de porţelan, produse ale renumitelor manufacturi din Sevres, Napoli şi Meissen, faimoasele cristale de Veneţia, figurinele din sticlă de Murano şi delicatele statuete din marmură ale Florenţei. Imensele tapiţerii ale lui Pietro Duranti pot fi văzute şi ele în plenitudinea splendorii lor.

Dar, cum, după o vorbă veche, toate drumurile duc la Roma, echipajul porneşte spre capitala Italiei...

După aproape trei ore de mers cu autocarul pe „autostrada soarelui" - o modernă arteră de circulaţie, străjuită de o parte şi de alta de munţi pierduţi în ţăria albastră a cerului de cleştar - marinarii români fac o escală de o zi în străvechea cetate a cezarilor. Aici, întâlnirea cu celebrul grup sculptural Pietá, al lui Michelangelo, din biserica Vaticanului, cu operele lui Leonardo da Vinci sau Rafael, sunt tot atât de emoţionante.

Autocarele opresc apoi, pe rând, la uriaşul amfiteatru Colosseum, la Catedrala Sfântului Petru, la biserica Santa Maria Maggiore şi apoi la Columna lui Traian. În faţa Columnei, urmaşii de azi ai dacilor şi romanilor au rămas mult timp. Metopele în care sunt reprezentate scene de luptă din războaiele de cucerire a Daciei de către împăratul Traian şi chipul neînfricatului rege Decebal - singurul rămas peste vremuri până la noi - sunt privite cu un justificat sentiment de mândrie. În piatra aspră sunt păstrate peste timp câteva pagini din istoria milenarului nostru popor.

Pe acelaşi „drum al soarelui" autocarele se reîntorc la Napoli.

Ziua următoare este destinată unei noi dar ultime escale pe pământul primitor al Italiei. Locul ales este cunoscuta insulă Capri.

Frumusețea insulei justifică pe drept cântecele şi stihurile care i-au fost dedicate. Nu întâmplător îşi aveau aici locul de recreere împărații romani. Insula poate fi caracterizată printr-un singur cuvânt: mirifică!

Însă, în mijlocul atâtor frumuseți, timpul s-a scurs pe negândite. După un prelung sunet de sirenă, de rămas-bun, în ziua de 16 iulie „Mircea" ridică ancora, plecând cu toate velele întinse, din portul Napoli, spre patrie. Fiecare marinar are acum cu el minunate imagini şi amintiri din locurile unde a poposit, imagini care îi vor fi cu atât mai dragi, cu cât şirul anilor ce vor trece va fi mai lung.

În timpul acestei vizite, pelicula unui documentar color de lung metraj a imortalizat cele mai frumoase momente de pe întregul traseu al excursiilor.

... Au trecut câteva zile de la plecare, fără nici un incident. Dar iată ca acum a apărut, pe negândite, un lucru nedorit. Unul dintre elevii ambarcați are o violentă criză de apendicită. În urma consultului făcut de chirurgul bordului, colonelul Horia Fleschin, acesta a constatat că pericolul unei peritonite este iminent. În concluzie, intervenția chirurgicală este singura în măsură să rezolve situația. Şi... coincidență: „Mircea" este în apropierea insulei Corfu, aşa cum, cu peste patru decenii în urmă, era bătrânul bric atunci când la bord a apărut un caz similar. Dar acum sunt alte timpuri, şi nici nava nu mai este aceeaşi.

Se pregăteşte sala de operații. Peste o oră, cu o uşoară paloare pe față şi câțiva stropi de sudoare adunați între sprâncene, eroul nostru stă la aer, pe punte.

Tovarăşii săi îl asaltează cu tot felul de întrebări:

- E adevărat că o să te opereze? Când? Ce zice doctorul?

La care acesta zice, zâmbind:

- Ce, voi nu vedeți? Gata! M-a operat!

După opt zile de marş de la plecarea din Napoli. „Mircea" ancorează în portul său de bază, Constanța. Distanța parcursă în acest voiaj a însumat 2.588 mile marine, din care 627 au fost parcurse cu velele.

În primăvara anului 1969 „Mircea" urcă pe Dunăre atât cât îi permite deplasamentul său de navă maritimă cu pescaj mare, adică

până la Brăila. Reîntors apoi în elementul său, marea, îşi începe obişnuitele marşuri, pentru ca la data de 8 iulie să fie în Bosfor, iar de aici să străbată Marea Marmara cu velele. După un voiaj în Egee şi în Mediterana, intră în portul iugoslav Split.

Ajuns aici, după venirea oficialităților la bord, este primit şi un numeros grup de turişti francezi care au ținut foarte mult să viziteze nava. S-a făcut această derogare de la program deoarece grupul urma să părăsească Splitul în ziua respectivă. După vizitarea navei, pe deplin satisfăcuți de cele văzute, de toate explicațiile primite, turiştii francezi au ținut să mulțumească echipajului într-un mod cu totul original. Ei alcătuiesc pe loc un adevărat spectacol artistic. Este interpretată o întreagă suită de cântece populare din cele mai diferite regiuni ale Franței, precum şi cântece patriotice, revoluționare, legate de Căderea Bastiliei - căci francezii tocmai îşi serbau cea mai mare sărbătoare a lor, 14 iulie.

Soliştii şi întregul grup vocal sunt aplaudați la scenă deschisă. La plecare, grupul de turişti urează echipajului nostru voiaj plăcut şi, pe curând, o vizită în Franța.

Escala de patru zile la Split s-a terminat şi „Mircea" pleacă spre țară, iar în zorii zilei de 23 iulie intră în portul Constanța.

Anul 1970 este bogat în ieşiri; acestea se fac acum, însă, numai în Marea Neagră.

În anul următor, la 14 iunie, „Mircea" pleacă într-un marş de instrucție de 40 de zile având ca itinerar Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee, Marea Mediterană şi Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Tunis, Casablanca şi La Valetta.

Marea Neagră, Marmara şi Egee sunt atât de calme încât navigația cu vele, din lipsă de vânt, este practic imposibilă; de aceea se fac numai exerciții de desfăşurare a velelor, baza constituind-o maşinile.

17 iunie. Capul Matapan. Aici este marcată ieşirea din Marea Egee şi totodată intrarea în fusul orar 1; ceasul bordului este dat cu o oră înapoi, întrucât nava merge spre vest. Ofițerul care intră în serviciul de cart la orele 20 va face 5 ore în loc de 4, situație care se va repeta la intrarea în toate celelalte fuse orare.

De aici „Mircea“ se îndreaptă spre Tunis, prima etapă din cadrul marşului. Vântul este şi mai slab, motiv care face ca influenţa ţărmurilor toride ale Africii să fie resimţită şi mai mult. După ocolirea Capului Bon bricul străbate golful Tunis, pentru ca apoi să intre în La Goulette, un fel de avanpost al portului propriu-zis Tunis. Legătura terestră între La Goulette şi Tunis este asigurată de un dig transformat în autostradă.

Primirea navei româneşti în capitala-port a Tunisiei se face cu mult fast protocolar. Personalităţi de seamă aşteaptă pe cheu acostarea bricului. Marinarii români sunt primiţi cu cordialitate şi prietenie.

Tunisul, important centru industrial şi comercial al ţării, numără peste 700.000 locuitori. El este un oraş modern, asemenea marilor metropole europene, din care nu lipsesc însă elementele autohtone, între care tradiţionalul costum arab, prezent la tot pasul, care dă o notă proprie capitalei.

Din Tunis, „Mircea“ pleacă spre Casablanca. Vântul s-a întărit, fapt care permite o bună navigaţie cu velele, astfel că strâmtoarea Gibraltarului este străbătută „cu toate pânzele sus“. Atlanticul nu-i deloc agitat, iar vizibilitatea este foarte bună. În ziua de 5 iulie, la ora 9, o dată cu ridicarea la verga de sus a drapelului marocan, în rada portului răsună cele 21 salve de tun. O navă militară a ţării gazdă răspunde în acelaşi fel la salut.

„Mircea“ este primit cu multă prietenie de către oficialităţile şi populaţia din Casablanca. Echipajul începe vizitarea oraşului şi a împrejurimilor.

Ca şi în Tunis - dar aici, din păcate, chiar mai mult - elementul specific arab este predominant. Marea majoritate a localnicilor poartă veşmintele tradiţionale. Foarte frecvent este întâlnit şi costumul mixt: la cămaşă şi cravată europeană s-a adăugat burnuzul arab cu glugă răsfrântă pe spate. Femeile poartă faţa acoperită cu un fel de văl numit feregea, croiala vestimentaţiei rămânând aceeaşi ca în timpul Şeherezadei, cu singura deosebire că uşoarele şi comodele încălţări arabe au fost înlocuite cu modernii dar obositorii pantofi cu tocuri înalte.

Ca peste tot în oraşele islamice, bazarurile sunt locurile cele mai frecventate de turiştii străini şi de localnici. Aici se vinde şi se cumpără orice. Minicalculatoarele produse de firme japoneze stau frumos rânduite pe rafturi alături de acadele sau alifie pentru bătături. Dacă vrei să-ţi potoleşti setea poţi să bei o sticlă de Coca Cola, o limonadă sau un sirop aromat. Nu lipsesc însă nici vânzătorii de apă. Aceştia se strecoară fără grabă prin forfota mulțimii, cu burdufurile lor din piele de capră frumos ornate şi un întreg serviciu de căni lucitoare de alamă la şold, sunând dintr-un clopoțel prin care îşi anunță prezența.

Iscusiții meşteri aurari, argintari sau modelatori în fildeş îți execută la cerere, pe loc, o bijuterie sau un obiect artizanal cu cele câteva scule rudimentare pe care le posedă, a căror perfecțiune şi frumusețe fac să pălească de invidie şi pe cei mai mari specialişti în materie din apusul Europei

A cumpăra un obiect oarecare la prețul cerut de cel care îl vinde (de câteva ori valoarea lui reală) nu este un lucru de laudă pentru un negustor care se respectă. Ceilalți confrați într-ale meseriei, care nu-i vor tulbura cu nimic târgul, după plecarea păcălitului îl vor lua peste picior pe negustor spunându-i că a nimerit un ageamiu.

Aici tocmeala este totul. Mai bine zis, „arta tocmelii". Dacă la prețul cerut inițial cumpărătorul oferă a patra parte, vânzătorul sare în sus ca înțepat de albină şi, cu un gest hotărât, îi trage marfa din față. Cel refuzat simulează o plecare ireversibilă, dar nu chiar atât de grăbită încât să nu-i lase timp negustorului să-l apuce de mânecă, lucru care, de regulă, se şi întâmplă. Când „priza" nu a reuşit la prima tentativă,tratativele se vor duce chiar şi la 30 de metri distanță de prăvălie sau de tarabă. La insistențele negustorului, clientul se lasă până la urmă împins de la spate înapoi de unde a plecat. De acum se poate considera că încep adevăratele tocmeli. Dacă este vorba de o haină, spre exemplu, cumpărătorul va fi dezbrăcat de a lui, gătit cu cea nouă, întors pe toate fețele în fața unei oglinzi, tras de poale, admirat, periat, felicitat pentru bunul său gust, bătut pe umăr sau pupat. Cu această ocazie se face şi prima reducere cu jumătate a prețului. Clientul nu se lasă însă jecmănit, scutură din cap cu vădită intenție de a refuza marfa şi încearcă să se dezbrace. Orice încercare

în acest sens este sortită eşecului încă de la început, căci negustorul îşi cunoaşte bine meseria; şi apoi, are mai multă abilitate la... încheiatul nasturilor. Este rândul cumpărătorului să-şi spună părerea. Cel decepționat este de această dată negustorul, care totuşi îşi calcă pe inimă şi mai scade ceva din preț. Aceste lungi tocmeli nu sunt întrerupte nici când apar alți cumpărători. De obicei, târgul se încheie la un preț apropiat de valoarea mărfii. Atunci se bate palma şi, în sfârşit, cumpărătura este ambalată şi oferită cu multă ceremonie onorabilului effendi care a făcut o straşnică achiziție.

Negustorul, satisfăcut de târg, nu pierde ocazia să se umfle în pene față de tovarăşii lui de breaslă şi să le spună cu emfază:

- Ei, ați văzut?! Asta da, meserie! De la tata am învățat-o. Ne-am tocmit un ceas, dar până la urmă tot de la mine a târguit. Şi acum amândoi suntem mulțumiți. Nu aşa cum a făcut străinul acela. care a venit la tine luna trecută şi ți-a plătit cât i-ai cerut, fără să apuci măcar să scoți o vorbă.

În ziua sosirii navei-şcoală „Mircea", şeful marşului. reprezentantul Marinei române, contraamiralul Anghel Petre. împreună cu comandorul Alexandru Hârjan, fac obişnuitele vizite protocolare oficialităților oraşului. La navă sunt primite vizitele de răspuns din partea guvernatorului maritim Saadik Ibrahimi, guvernatorul Prefecturii Casablanca, Mohamed Ionsei, comandantul Marinei Regale Marocane, căpitan de fregată Driss Abaroudi şi generalul A dy A.

În timpul staționării, cu aprobarea autorităților portuare, locotenent-comandorul Emil Țigănuş intră de două ori sub apă în costum de scafandru autonom, pentru a repara spada lochului, îndoită în timpul marşului. Scufundările nu sunt privite cu suspiciune şi nici supravegheate de către autoritățile abilitate ale Marinei militare marocane, ele fiind necesare siguranței navigației navei.

În grupuri organizate, echipajul vizitează oraşul-port şi împrejurimile, inclusiv capitala țării, Rabat. Casablanca, pe numele său arab El-Dar-al Beida, deşi modernă ca înfățişare, îşi mai păstrează, mai ales la periferii, acel parfum exotic specific lumii arabe. Desigur, la popularitatea acestui oraş pe meridianele globului a contribuit într-o mare măsură filmul cu acelaşi nume, „Casablanca".

în care rolurile principale le-au avut doi titani ai celei de-a şaptea arte, Ingrid Bergman şi Humphrey Bogart.

În cea de a doua zi de staţionare a bricului în portul marocan, activităţile desfăşurate de marinarii români au fost numeroase şi variate. Printre acestea s-au numărat şi diverse cumpărături din magazine şi bazaruri, care să le amintească peste ani de vizita făcută în această ţară. Totodată ei au trimis celor dragi de acasă cărţi poştale ilustrate, întrucât se apropia mult prea repede plecarea lui „Mircea" din Casablanca.

Unul dintre întârziaţii cu expedierea corespondenţei a fost şi o anume persoană importantă, căreia desigur nu îi vom da numele, care, angrenată în acţiunile protocolare, nu a reuşit să trimită măcar o singură vedere soţiei, prietenilor sau superiorilor săi.

În ultimul moment, forţat de împrejurări, acesta a recurs la o soluţie nu tocmai potrivită: i-a înmânat unui tânăr ofiţer de la bord un teanc de cărţi poştale ilustrate, plicuri în alb, timbre şi un tabel plin de ştersături, corecturi şi săgeţi încrucişate cu numele destinatarilor şi adresele respective.

Ofiţerului îi revenea acum dificila sarcină ca, după conţinutul textelor de pe spatele ilustratelor, să se orienteze cine erau adresanţii; iar apoi, folosind tabelul, să completeze adresele de pe plicuri, să le francheze şi să le expedieze. Mai mult, câteva vederi destinate unor oficialităţi erau numai semnate, urmând ca textul să fie formulat de către ofiţer, care, după părerea persoanei respective, era foarte priceput la aşa ceva şi pe deasupra mai avea şi o caligrafie frumoasă.

Supărat că apăruseră câteva încurcături, secretarul de ocazie i-a spus râzând unui camarad de-al său:

- Are noroc că e băiat bun. Altfel, deasupra semnăturii lui puteam să scriu orice-mi trecea prin cap, spre exemplu o înjurătură din Casablanca...

Cu toată atenţia cu care a lucrat ofiţerul, se pare că s-au strecurat câteva greşeli. Astfel, unele din rudele apropiate au primit cele mai oficiale şi respectuoase urări de bine şi mult succes în munca importantă pe care o desfăşoară, iar unii din şefii lui au trebuit să se mulţumească cu îmbrăţişări şi cu câte un pupic trimis din îndepărtatul continent african.

În seara zilei de 7 iulie 1971, în jurul orei 20, „Mircea“ a început manevra de plecare din portul Casablanca. A doua zi, 8 iulie. când se îngâna ziua cu noaptea, „Mircea“ se găsea în ocean la peste o sută de mile marine de țărmurile Marocului. Primele buletine de ştiri transmise prin radio şi de cele aproape 20 de canale ale Televiziunii marocane sunt şocante.

La numai câteva ore după plecarea bricului din portul Casablanca, ofițerii şi elevii Şcolii de subofițeri din Rabat au încercat o lovitură de stat. Puciul a fost înăbuşit în sânge de către forțele armate fidele regelui şi guvernului. După o judecată sumară, făcută în bloc, atât organizatorii cât şi participanții la rebeliune au fost condamnați la pedeapsa capitală. Pentru asemenea acțiuni, legile statului sunt necruțătoare.

Imaginile de pe ecranele televizoarelor, transmise în direct sau filmate din toate unghiurile şi comentate în limbile arabă şi franceză. sunt cutremurătoare. Privind convoiul răsculaților încătuşați, duşi la locul execuției - în majoritate, tineri imberbi - fără să vrei te încearcă un sentiment de compasiune la gândul că cei mai mulți dintre ei sunt victime ale manipulărilor şi pornirilor tinereşti.

Strânşi ciopor în fața ecranelor televizoarelor, marinarii din cartul liber comentează cu înflăcărare evenimentul. Întreg teritoriul Marocului se găseşte sub stare excepțională. Granițele, porturile şi aeroporturile s-au închis. Totul se află acum sub controlul armatei şi al forțelor de Poliție.

Necunoscând decât în linii foarte mari frământările interne din această țară, fronturile, mişcările, partidele pro sau anti-regaliste, nici un marinar de pe bric nu are o imagine clară asupra orientării politice a puciştilor. Singurul care şi-a permis să-şi dea părerea personală asupra evenimentelor din Maroc a fost nea Badea, bucătarul navei. El a fost scurt şi concis: „N-are rost să ne mai batem capul. Pentru mine. arabii ăştia sunt greu de înțeles. Eu zic să fim mulțumiți că am plecat la timp. Altfel, cine ştie, se găsea vreunul să arunce pisica moartă pe puntea lui „Mircea“...

Navigația în Oceanul Atlantic se face în condiții grele. Vremea s-a înrăutățit, vântul de nord - potrivnic direcției de înaintare a navei - s-a întărit, iar „Mircea“ rulează puternic. Motorul lucrează din plin.

cu toată puterea celor 1100 de cai ai săi, dar marea suprafață a arboradei, în care se opreşte vântul ca într-un paravan, micşorează mult viteza navei. Noaptea de 9 iulie s-a transformat de fapt într-o noapte albă pentru marinari. Nu numai ruliul este foarte puternic, ci şi tangajul, astfel că puntea lui „Mircea" este continuu sub apă.

Pentru a nu se solicita inutil echipajul, comandantul bricului hotărăşte ca „Mircea" să ancoreze în mica baie de la Jeremias, la sud de capul Spartel, unde va staționa până la potolirea furtunii. După o zi şi o noapte de aşteptare vântul se mai potoleşte, astfel că drumul spre Gibraltar este reluat fără să se aştepte îmbunătățirea completă a vremii, iar intrarea în apele Mediteranei se face fără derogări de la planul marşului.

La 15 iulie „Mircea" se pregăteşte pentru a cincea oară în viața sa să acosteze la una din cunoscutele dane ale portului La Valetta, capitala Maltei. Pentru marea majoritate a marinarilor de pe „Mircea" această vizită constituie o premieră. De aceea, înainte de a se ajunge la destinație, prin stația de radioamplificare a navei - ca, de altfel, în toate ocaziile - se face prezentarea țării şi a portului în care urmează să se facă escală.

În această dimineață de vară, localnici şi turişti străini aşteaptă pe cheu cu nerăbdare sosirea bricului, sosire ce fusese anunțată de către Radioteleviziunea şi presa malteză. În jurul orei 10 silueta cunoscutului velier românesc a început să se contureze la orizont; după puțin timp nava intră în port şi acostează la dana oficială. Cheurile sunt arhipline. După un vechi obicei al insularilor, oaspeții sunt întâmpinați de grupuri de tinere fete care le prind pe reverul hainelor sau pe gulerul marinăresc mici buchete de flori. În forfota de pe cheu, maltezi şi turişti imortalizează pe peliculă imaginea bricului. Între timp la bord au loc obişnuitele vizite protocolare, după care grupurile de marinari încep vizitarea oraşului.

La Valetta este aşezat pe o colină şi legat de port prin numeroase străzi şi alei asfaltate sau pavate cu marmură colorată. Deşi Malta este o împărăție a pietrei, totuşi vegetația este destul de bogată. Pământul, aşa cum spun cu mândrie maltezii, a fost adus din alte părți cu navele, dar cu timpul el s-a... împământenit. Primii care au început această acțiune au fost ioaniții - membrii ordinului

monahal militar ai cavalerilor ospitalieri ai Sfântului Ioan din Ierusalim, întemeiat în timpul primei Cruciade (1096-1099) - pentru ca apoi, de la ei încoace, cu consecvență, acțiunea să fie continuată pe o scară din ce în ce mai largă până în zilele noastre.

Fortificațiile insulei, prin masivitatea, întinderea şi varietatea lor, îl impresionează pe vizitator, ele fiind un element specific Maltei. Peste toate edificiile domină însă Catedrala Ioaniților, acum transformată în muzeu.

Păşind pragul catedralei, intri deodată într-o altă lume. Liniştea interioarelor are aici ceva apăsător. Degajarea obişnuită a turiştilor de profesie dispare subit sub uriaşele arcade. Un sentiment de stingherealã îi cuprinde pe toți acei care tulbură vremelnic această încremenire în piatră a timpului.

De la înălțime, din ramele lor aurite, chipurile în mărime naturală ale Marilor Magiştri ai Ordinului te urmăresc pas cu pas. Ochii lor au ceva din răceala şi strălucirea verzuie a gheții. În fața acestor priviri pătrunzătoare, venite de undeva din negura secolelor. orice obstacol pare inutil. Picturi ale marilor maeştri ai timpului. fresce şi mozaicuri vin să întregească imaginea trecutului dezvăluind. cu lux de amănunte, laturi ale austerei vieți monahale sau scene crunte de luptă între ioaniți şi mauri. Unele din sălile catedralei adăpostesc şi mari colecții de arme, flamuri, armuri şi veşminte care au aparținut cândva cavalerilor crucii.

După câteva ore trăite în apăsătoarea atmosferă a Evului Mediu. în compania Marilor Magiştri, când vizitatorul iese afară la lumina soarelui şi priveşte în jur lumea secolului său, simte o adevărată descătuşare. Viața care pulsează în sectorul comercial al oraşului - numit Florena - forfota mulțimii, aerul îmbălsămat de parfumul vegetației mediteraneene, îl readuc treptat la realitate. Imaginile sângeroaselor vremuri s-au retras sub cupolele catedralei, asemenea unui melc în cochilia sa.

Dintre celelalte obiective de interes istoric ale Maltei, au fost vizitate Citta Vechia, Mosto şi Sliema.

Pe data de 18 iulie 1971 velierul a părăsit portul La Valetta îndreptându-se spre Constanța, unde a ajuns pe data de 23 iulie la ora 16.

1972. „Mircea“ îşi spală din nou etrava în apele albastre ale Mediteranei. De această dată are în plan vizitarea unui singur port, Toulonul. Cele 25 de zile afectate marşului vor fi folosite din plin pentru instruirea echipajului de elevi şi marinari. Accentul se va pune în mod deosebit pe navigaţia în larg. Existând o mare rezervă de timp, Mediterana va fi brăzdată în toate sensurile.

La 14 iunie „Mircea“ pleacă din Constanţa, propulsat de forţa maşinilor. Marea Neagră şi Marea Marmara sunt adevărate oglinzi; căldura este atât de mare încât duşurile cu apă de mare montate pe punte sunt aproape în permanenţă în funcţiune. În Egee timpul se strică treptat, pentru ca, până la urmă, să se dezlănţuie o furtună în toată regula. Deşi după calendar suntem în mijlocul verii, se impune ca scurtele de piele îmblănite să fie scoase de la naftalină. Noaptea mai ales acestea au o mare căutare. După câteva zile, însă, valul de frig a dispărut. Soarele dogoreşte parcă şi mai tare, vântul fiind singurul care nu vrea să capituleze, Este, totuşi, o furtună minunată!

Din cauza atmosferei deosebit de senine şi a luminii soarelui, valurile au împrumutat din azurul înălţimilor. Întinderea nemărginită a mării are cea mai pură culoare de albastru marin. Nu-ţi este dat de două ori în viaţă să vezi o asemenea imagine. Transparenţa uriaşelor valuri este atât de mare încât eşti convins că vezi prin ele orizontul mării. Este ceva de necrezut, ireal de frumos, ce pare că aparţine de domeniul basmelor.

Tot aşa precum a început, încet-încet s-a potolit şi vântul, iar ultimele scame de vată ale valurilor se topesc în oglinda de cleştar a mării.

Noaptea, apare un fenomen curios. Deşi bolta cerului e spuzită de stele, de această dată ele nu au puterea să se reflecte în apa mării. Deasupra orizontului domneşte un întuneric de nepătruns. În prova navei, însă, apa a devenit incandescentă, dându-ţi impresia că jos, în dreptul liniei de plutire, se sudează. Jeturile de scântei sunt atât de puternice încât se disting foarte bine formele etravei. Nici o sursă de lumină nu atinge apa, reflectându-se, aşa încât se exclude orice asemenea presupunere. Asupra cauzelor care produc acest fenomen de luminiscenţă oamenii de ştiinţă au emis numeroase ipoteze, multe dintre ele fiind foarte controversate. După o astfel de ipoteză,

fenomenul de luminiscenţă s-ar datora frecării corpului navei cu particulele de apă care conţin flagelate (clasă de protozoare cu organizare relativ simplă, caracterizate prin prezenţa unuia sau mai multor flageli) ca noctiluca miliaris şi piridium. Ar fi vorba, deci, de o reacţie bioenergetică. „Focul" de la etravă s-a menţinut până târziu, după miezul nopţii. În seara următoare marinarii au fost din nou prezenţi pe teugă, să-l mai privească o dată, dar interesantul fenomen nu s-a mai repetat.

În lungul coastelor nordice ale Africii „Mircea" şi-a strâns velele, rămânând în derivă. Ca în orice zi de sfârşit de săptămână, la bord se face briciuitul punţii şi obişnuita curăţenie generală. Pentru spălarea bordajului sunt lăsate la apă toate bărcile. Timpul este minunat, marea calmă, completă nemişcare... Marinarii se distrează aruncând în apă coji de portocală, pe care le urmăresc apoi pe distanţe de zeci de metri prin apa transparentă. Căldura este foarte mare. Câte o mână sau un picior sunt bălăcite în apa albastră. Deodată, prin difuzoarele navei se anunţă: „Atenţie! În jurul navei au apărut rechini!"

După o asemenea comunicare nici un picior nu mai atârna în afara bordajului bărcilor...

Musafirii nepoftiţi nu sunt scumpi la vedere şi nici sfioşi. În grupuri de câte 10-15, ei înoată degajat pe sub chila navei şi a bărcilor. Unele exemplare au dimensiuni respectabile, în jur de 2-3 metri. Bucătarul bordului a şi apărut cu câteva bucăţi de carne, iar un marinar a adus un cârlig foarte potrivit pentru a facilita o întrevedere mai apropiată.Cu toate strădaniile marinarilor, rechinii nu s-au lăsat tentaţi de momeala aruncată.

Spre seară, o dată cu întărirea vântului, bricul şi-a desfăşurat velele reluându-şi călătoria întreruptă. În Toulon nava a sosit în ziua de 27 iunie. Escala a durat trei zile, timp în care s-au făcut excursii pe întreaga Coastă de Azur, iar o parte dintre ofiţeri au mers şi în portul Marsilia. Aici nu a fost uitată străvechea închisoare Chateau d'If, destinată deţinuţilor politici, pe care romancierul Alexandre Dumas-tatăl a făcut-o celebră prin romanul său de largă circulaţie „Contele de Monte Cristo", publicat în 1844 - spre marea satisfacţie şi prosperitate a Administraţiei turistice franceze.

Această fortăreață, construită în anul 1525, sub domnia lui Francisc I, şi-ar fi pierdut urma printre numeroasele castele ale Franței, căci numai Valea Loirei numără zeci şi zeci de asemenea construcții cu un trecut mult mai îndepărtat şi mai însemnat decât cea de pe insula din fața Marsiliei. Dar locul de unde ar fi evadat într-un mod atât de miraculos marinarul Dantés, viitor conte de Monte Cristo, este cunoscut în toată lumea. Descrierea din roman a fortului devenit închisoare corespunde întru totul realității, deoarece autorul s-a documentat mai întâi la fața locului. Poate de aceea întâlnirea cu Chateau d'If este atât de familiară vizitatorilor, căci fiecare dintre ei îl cunoaşte din cartea care i-a încântat anii adolescenței. Nu lipseşte de altfel nici celebrul tunel început de abatele Farria, continuat de Dantés şi terminat, tot în taină (spun, cu mult umor, chiar localnicii), de... administrația castelului. Cert este că acesta există! În rest, fiecare este liber să-şi dea frâu liber imaginației, atât cât crede de cuviință.

Prin aşezarea sa pitorească şi prin cele patru secole şi jumătate de istorie pe care le poartă în spate - la care s-a adăugat, desigur, şi popularitatea făcută de Alexandre Dumas - Chateau d'If este astăzi foarte căutat de turişti. În plus, el are cinstea de a se număra printre monumentele istorice ale Franței. De aceea, o fotografie făcută sub zidurile castelului de pe insulă este o amintire foarte plăcută.

Dintre cunoscutele stațiuni balneoclimaterice care se înlănțuiesc pe riviera franceză, Cannes îi atrage pe marinarii români nu numai prin aşezarea şi frumusețea sa ori prin faptul că aici se întâlnesc anual vedetele ecranului de pe toate meridianele globului, ci şi datorită unui amănunt mai aparte, oarecum personal. După o plimbare pe jos şi cu maşina de-a lungul şi de-a latul Cannes-ului, grupul de marinari s-a îndreptat spre micul cimitir din localitate. Aşezat chiar pe malul mării, pierdut între palmieri şi oleandri, acest loc de odihnă veşnică, unde foşnetul frunzelor se amestecă cu clipocitul valurilor ce spală stâncile, le face inima să bată cu putere. Aici, sub o lespede de marmură neagră, se odihneşte, împreună cu tovarăşa lui de viață, patriotul şi eminentul diplomat român Nicolae Titulescu. Mormântul este de o rară simplitate. Totul se reduce la o prismatică placă de marmură, pe luciul căreia, sub o cruce minusculă,

sunt încrustate câteva cuvinte referitoare la eminentul om de stat. numele său şi al soţiei. Pe lespedea mormântului marinarii depun jerbe de flori, după care păstrează un moment de reculegere, moment tulburat doar de simfonia mării.

Cea de a doua vizită din vara anului 1972 a fost făcută de nava-şcoală „Mircea" la Sevastopol, împreună cu vânătoarele de submarine nr. 1 şi nr. 2, pentru a participa la Ziua Marinei Sovietice. Comanda grupării a avut-o contraamiralul Mihai Aron, iar a lui „Mircea" comandorul Alexandru Hârjan. În ziua de 28 iulie, navele româneşti au ancorat în portul Sevastopol.

Programul organizat de gazde a cuprins participarea la activităţile festive, adunări, parada, concertul festiv, concursuri. întâlniri cu marinarii sovietici şi bulgari. Cu aceeaşi ocazie s-a depus o coroană de flori la mormântul ostaşilor sovietici, „Sapun Gora". „Mircea", împreună cu vânătoarele de submarine, a părăsit portul Sevastopol în ziua de 1 august, reîntorcându-se în Constanţa. Velierul a adăugat în Jurnalul său de bord alte 420 de mile marine parcurse.

La 29 iunie 1974, nava-şcoală „Mircea" pleacă din Constanţa cu destinaţia Alexandria, Beirut, Famagusta. Bricul este comandat de locotenent-comandorul Ispas Eugen, iar comandantul superior pentru acest marş este comandorul Constantin Georgescu.

Marea Neagră şi Mediterana sunt calme, astfel încât, în ziua de 7 iulie, „Mircea" acostează fără probleme la unul din cheurile portului Alexandria. Pe timpul celor patru zile de staţionare sunt vizitate plaja El Montaza, împrejurimile şi Abukirul. Plaja de la El Montaza se înscrie printre cele mai pitoreşti locuri de pe ţărmul sudic al Mediteranei. Dar trebuie precizat că nu este vorba de o simplă plajă, ci de o staţiune balneoclimaterică concepută şi construită după cele mai îndrăzneţe proiecte din acest domeniu.

Abukirul, scena celor trei bătălii dintre francezi şi englezi - una navală (1798) şi două terestre (1799 şi 1801) - trezeşte mult interes ofiţerilor marinari. Ei reconstituie acum în minte tragedia petrecută pe ape cu două secole în urmă. Escadra engleză comandată de amiralul Nelson, prin atacul îndrăzneţ conceput şi prin superioritatea artileriei, distruge flota franceză a viceamiralului Bruyes d'Aigalliers.

mort, împreună cu întregul echipaj, o dată cu scufundarea navei-comandant „L'Orient". Astăzi acest loc al istoricelor confruntări, privit cu ochi de turist, nu este cu nimic deosebit de celelalte. Timpul a şters orice urmă. Albastrul cerului şi al mării te îndeamnă acum spre reflexii mai optimiste.

În penultima zi a rămânerii bricului în Alexandria, echipajul străbate drumul deşertului spre Gizeh, locul vestitelor Piramide. De această dată distanţa este parcursă nu cu cămile, aşa cum o făcuseră înaintaşii, ci în confortabile autobuze, pe un drum asfaltat. Lupta dintre om şi nesfârşita întindere vălurită a nisipurilor este foarte dură. Canalele de irigaţie smulg deşertului palmă cu palmă din pământul arid. Totuşi, după o oră de mers cu maşina de la plecarea din Alexandria, deşertul devine atotstăpânitor, panglica şerpuitoare a drumului rămânând singurul semn al prezenţei omului în aceste locuri dezolante. Pe alocuri drumul este acoperit de mişcătoarele dune care se străduiesc, parcă, să-l şteargă definitiv din calea lor.

Întrucât plecarea s-a făcut cu mult timp înainte de răsăritul soarelui, autobuzul a ajuns la Gizeh în jurul orei 10. Întâlnirea cu coloşii de piatră, piramidele - minuni ale Lumii antice, dar şi ale zilelor noastre - produce o profundă emoţie vizitatorului. Măreţia acestora are în ea ceva apăsător, copleşitor. Privind aceşti „munţi" făcuţi de mâna omului, îţi vin în minte sute de întrebări la care, însă, nu găseşti răspuns. De milenii, piramidele îşi păstrează încă multe din tainele lor, motiv de înflăcărate controverse şi dispute între oamenii de ştiinţă de astăzi. An de an, acestea sunt cercetate şi studiate cu şi mai multă râvnă.

Acum spre exemplu, aproape de vârful piramidei lui Mikerinos, asemeni unor alpinişti, un grup de cercetători stau suspendaţi pe scări de frânghie, legaţi cu corzi, şi urmăresc cu atenţie ecranele şi indicatoarele aparatelor, aşteptând un semnal, un indiciu care să confirme presupunerile lor privind existenţa unor noi galerii sau încăperi secrete. Deşi arsenalul instrumentar este vast, totuşi rezultatele obţinute nu sunt cele aşteptate. Mormântul faraonului refuză să-şi mai dezvăluie tainele. Cum s-ar spune, tace ca un Sfinx...

Scena imortalizată pe pânză de către pictorul francez L.O.Merson acum aproape o sută de ani, intitulată „Repaus în Egipt". aparține definitiv trecutului. În opera sa pictorul a reușit să redea cu multă putere de expresie monumentalitatea Sfinxului, surprins scrutând imensitatea boltei înstelate, în timp ce la picioarele lui se odihnește, trudit de munca de peste zi, un arab împreună cu cei doi asini ai săi.

Să zăbovim totuși puțin pe platoul de calcar de la Gizeh pe care se găsesc nu mai puțin de 11 piramide, dintre care trei mari (ale lui Keops, Kefren și Mikerinos), 8 mici, Sfinxul, 4 temple și mormintele de tip mustaba* - platou care are o lungime de 2000 m de la est la vest și 1500 metri pe direcția nord-sud.

Piramidele de la Gizeh datează din timpul dinastiei a IV-a, care. după opinia majorității cercetătorilor, s-ar situa între anii 2720-2560 sau 2550-2450 î.e.n. În ceea ce privește începerea construcțiilor propriu-zise, ca an, scop sau multitudinea funcțiilor lor, este greu de precizat. Cea mai mare dintre ele este cunoscută ca aparținând lui Keops, după numele grecesc dat faraonului de Herodot, dar căruia vechii egipteni îi spuneau Hufu, Khufu sau Skiufu. Mulți dintre istoricii antichității și chiar unii din zilele noastre îl prezintă pe Khufu sub nume diferite, iar o parte dintre aceștia atribuie piramida altor faraoni. Iată, succint, câteva date privind acest colos de piatră construit de oameni, unic în lume: înălțimea - 148,2008 m; lățimea bazei - 232,805 m; înclinarea fețelor - 51°51'143''; suprafața bazei - 54.198,16 mp; volumul - 256.257 mc; greutate - 6.000.000 tone. Materialul folosit - blocuri de calcar cu un volum mediu de 1.100 mc. Inițial, construcția a fost acoperită în exterior cu plăci albe de calcar numulitic. În timp, îmbrăcămintea a căzut. Urmele ei, însă, se mai văd și azi la baza piramidei. Partea terminală, vârful, este și el distrus pe o înălțime de 6 metri, piramida având astfel o platformă cu o suprafață de 100 mp în centrul căreia se găsește o bară de metal care marchează cota inițială a acesteia.

---

* **Mustaba** = Nume folosit în general pentru mormintele egiptene în formă paralelipipedică construite din piatră sau cărămidă (de origine arabă).

Pentru o liră (egipteană), în numai 10 minute oricare dintre copiii din partea locului, „ghizi" voluntari, este dispus să facă turiştilor o demonstraţie de cătărare pe muchia de nord-est a piramidei, care este mai colţuroasă, până sus, pe platformă. Urcuşul este accesibil şi pentru turiştii mai sprinteni şi mai curajoşi, deoarece muchia piramidei are blocurile aşezate în trepte cu ieşituri în afară de peste o jumătate de metru. De obicei, aceştia urcă la o înălţime de maximum 30-40 metri pentru a se fotografia. Totuşi cei care nu au rău de înălţime şi ajung sus, pe platformă, vor beneficia de o largă perspectivă spre Cairo, spre deşert sau spre valea Nilului.

Din păcate, nu toţi aceşti alpinişti de ocazie se mulţumesc cu magnifica privelişte oferită de înălţime.Ei cară sus dălţi, ciocane, vopsea, pensule şi alte instrumente de scrijelit şi mânjit.. O dată ajunşi pe platformă, aceştia vor trudi ore în şir să-şi sape în blocurile de piatră numele, prenumele şi, bineînţeles, data când au profanat cea de-a 7-a minune a lumii antice.

În interiorul piramidei se intră plătind suma de 10 piaştri. Coridoarele înguste şi joase au fost deschise în anul 820 î.e.n. din ordinul califului Al Mamum (Abdallah al III-lea) nu pentru a-i descoperi tainele, ci comorile bănuite a fi aici. Intrarea piramidei poartă urmele forţării acesteia, iar coridoarele în trepte joase şi strâmte păstrează straturile de fum ale torţelor şi feştilelor folosite în decursul secolelor, începând cu jefuitorii de morminte şi terminând cu oamenii de ştiinţă.

Exceptând coridoarele, canalele de ventilaţie şi o încăpere denumită „camera regelui" (cu o lungime de 10,43 m, o lăţime de 5,20 m şi înălţimea de 8,51 m, aflată cu 42,28 m mai sus de baza piramidei), cea de-a 7-a minune a lumii antice nu mai are nimic de dezvăluit celor care i-au pătruns în măruntaie.

Sarcofagul din granit roşu aflat aici, gol, fără nici o inscripţie şi fără capac, mai mult încurcă decât descurcă ipotezele cercetătorilor.

Pentru mulţi turişti care au ajuns în miezul colosului de piatră, nervii sunt puşi la grea încercare.

Tăcerea de mormânt în care s-au trezit scufundaţi, gândul la ce s-ar putea întâmpla dacă piramida s-ar prăbuşi, la care se adaugă crunta senzaţie de claustrofobie sau, mai rău, întreruperea accidentală

a curentului electric, îi fac pe turişti să iasă la aer mai grăbiţi decât au intrat în piramidă, lăsându-i pe faraoni în plata lui Osiris.

La mică distanţă de piramida lui Keops se află Sfinxul, după toate probabilităţile cel mai vechi monument al Omenirii, născut atunci când însuşi Timpul era în scutece.

Gigantica statuie, ce îngemănează atât de sugestiv inteligenţa omului, forţa leului şi impenetrabila seninătate a spiritului unui zeu despre care noi, cei de astăzi, ştim atât de puţin, exercită asupra celui care se opreşte în faţa ei o stranie şi fascinantă dominare. Ciclopica plăsmuire cioplită în piatră, lungă de 73 m şi înaltă de 20 m, este menţionată în papirusurile rămase din timpul dinastiei a IV-a (circa 3000 de ani î.e.n.). În afară de faptul că ea exista la acea dată, nu găsim însă nici o referire la vârstă sau la ce anume simbolizează. Ca obiect material şi cultural această misterioasă creaţie aparţine indiscutabil trecutului, dar are puterea magică de a penetra dincolo de graniţele timpului şi spaţiului.

După unele păreri ale cercetătorilor, la care subscrie şi egiptologul Ernest Wallis Budge, Sfinxul ar fi avut menirea de a îndepărta spiritele rele aciuite în jurul mormintelor faraonilor. membrilor familiilor lor, ale preoţilor şi înalţilor demnitari. În inscripţiile moştenite de la caldeeni, greci, romani şi arabi, găsim consemnată precizarea că între vajnicul străjuitor şi piramida faraonului Keops ar exista un tunel subteran de legătură. Sondajele făcute în decursul anilor au infirmat aceste presupuneri, considerate cândva certitudini. Bănuielile, însă, persistă. „Paznicul deşertului". aşa cum este el denumit, va da desigur şi în viitor multă bătaie de cap egiptologilor. Dacă se iau însă în consideraţie rezultatele tuturor invstigaţiilor făcute până în prezent, se conturează din ce în ce mai mult ipoteza că taina taciturnului monument nu va fi dezvăluită niciodată.

Bizara creatură, martoră a primilor paşi spre lumină ai omului. născută în valea Nilului, nu a fost scutită de vicisitudinile vremii.

Printre altele poate fi amintit faptul că ea a fost dezgropată de şapte ori din nisipurile aduse de vânturile fierbinţi venite din deşertul secătuit de viaţă al Libiei. În 1925, Sfinxul îşi mai ridica din nisip doar capul şi spinarea. În prezent, ca şi în timpurile faraonului Zoser.

Sfinxul a rămas neclintit, „duh păzitor“ la hotarul dintre pustiu şi oraşul morţilor, aşa cum îl găsim înscris în ghidurile turistice. Privindu-i găvanele adânci ale ochilor, îndreptate undeva, spre depărtările văzduhului, sau zâmbetul enigmatic, abia schiţat pe buzele-i roase de vreme (deasupra cărora a rămas doar un fragment nazal, datorită fanaticei prostii distructive a oamenilor), gândul te duce fără să vrei spre alte lumi, dar şi la zădărnicia, la micimea vieţii noastre pământene...

Târziu, când cu greu reuşeşti să te reculegi din meditaţie, înţelegi că, sub vraja acestui misterios mesager, ai pierdut contactul cu realitatea; pentru câteva clipe, împreună cu el, ai trecut pragul Eternităţii...

Imaginea Sfinxului nu poate fi uşor uitată. Dar, pentru a o rememora mai uşor când vor ajunge acasă, mulţi dintre turiştii străini sunt tentaţi să ia cu ei mici sfărâmături de piatră răspândite la picioarele „Păzitorului sufletelor“ celor dispăruţi. Din fericire, teama superstiţioasă de un posibil blestem al faraonilor face ca multe din aceste porniri să fie oprite. Sunt însă destui vilegiaturişti care nu cred în suvenirurile aducătoare de nenorociri. De aceea nu ezită să disloce cu ciocanul, cu dalta sau cu scule improvizate, bucăţi de calcar chiar din labele de leu ale monumentului, întrucât mai sus nu pot ajunge. Aici condiţiile de a-ţi imortaliza numele sunt mai bune decât în vârful piramidei lui Keops, aşa că ciopliturile, scrijeliturile şi măzgăliturile cu vopsea sunt foarte numeroase şi de dimensiuni mai mari.

Toate aceste eforturi ale aşa-zişilor turişti de a-şi marca trecerea prin marea necropolă îl lasă rece pe paznicul deşertului, deşi temperatura la umbră trece deseori de 40°C. Cine ştie, poate şi acesta este un motiv pentru care Imperturbabilul Mag nu catadicseşte să-şi întoarcă măcar o singură clipă privirile, din abisul cosmic, spre bieţii scarabei ai secolului atomic...

Dar să ne reîntoarcem în zilele noastre! Astăzi, pe aceste locuri pulsează o nouă viaţă. Bariera dintre zi şi noapte este foarte relativă. În apropiere de Gizeh, de o parte şi de alta a şoselei asfaltate care vine dinspre Alexandria - drumul deşertului, cum este ea numită - au

apărut numeroase hoteluri şi moteluri moderne, înconjurate de verdeaţă.

Localitate aşezată între malul stâng al Nilului şi deşert, Gizehul numără astăzi aproape 300.000 de locuitori. Spre sud, la graniţa cu pustiul, se găseşte complexul de monumente ale antichităţii. Şi aici au apărut unele semne de modernizare, în primul rând electrificarea. Apoi, pe muchiile piramidei lui Keops sunt instalate puternice proiectoare rotative şi amplificatoare, iar jos, la baza acesteia - în partea sudică - se găsesc grupate şi frumos aliniate mii de scaune. Este vorba de un teatru în aer liber, unde au loc cu regularitate spectacole de sunet şi lumină. Datorită ingeniozităţii regizorale şi efectelor tehnice, dar mai ales datorită cadrului, aceste spectacole sunt deosebit de impresionante, producând emoţii puternice celor care le văd. Ca întotdeauna, însă, părerile sunt împărţite. După opinia unora, iniţiativa de a organiza asemenea manifestări este salutară: după a altora, însă, lăcaşurile de veci ale faraonilor puteau fi scutite de aceste inovaţii comerciale care, într-un fel, le lezează şi le tulbură în acelaşi timp liniştea pe care acestea au avut-o de milenii.

Dar viaţa merge înainte...

Sosirea turiştilor străini este aşteptată cu viu interes de către cămilari şi n-am greşi dacă am spune acelaşi lucru şi despre animalele lor. Când pe platoul de piatră frânează un autobuz, din cele patru puncte cardinale apar ca din pământ beduini şi dromaderi. Om şi animal vin în fugă; primul făcând semne amicale cu mâna, în timp ce patrupedul zbiară ca în... deşert, ca nu cumva să fie trecut cu vederea şi să se apeleze la serviciile altor confraţi de-ai săi.

Desigur, o fotografie înveşmântat în burnuz şi cocoţat pe cocoaşa unui dromader cu harnaşament de mare gală, viu colorat şi lung cât un valtrap, la care se mai adaugă şi fundalul piramidelor. este foarte tentantă. Din păcate, acest lucru este bine cunoscut şi de localnici. De aceea, preţul cerut de aceşti beduini de operetă (dar adevăraţi tuaregi, atunci când este vorba de parale!) este foarte pipărat. Spre deosebire de sfânta tocmeală din bazar, aici este mai bine să fii mai larg la pungă şi să plăteşti de la început atât cât ţi se cere, spre a evita surprizele.

La un semn discret al stăpânului, făcut cu trestia care abia îl atinge, dromaderul îngenunchiază docil, aşteptând cu stoicism să se termine cele patru-cinci tentative nereuşite ale turistului de a-l încăleca şi de a se aşeza în şaua ca un colac de pe cocoaşă. Acest lucru este scuzabil, dacă se are în vedere că un dromader îngenunchiat este tot atât de înalt cât un cal obişnuit. Dar iată că, după ce animalul şi-a primit porţia de călcături - cu care, de altfel, este obişnuit - turistul, cu puţin ajutor din partea cămilarului, reuşeşte dificila operaţie. Dromaderul se ridică. Trezit din senin la o înălţime de doi metri şi jumătate de pământ, pe vârful unei cocoaşe care se clatină îngrozitor, amatorul de instantanee exotice înţelege că socoteala de acasă nu se potriveşte deloc cu cea din târg. Dar acum e prea târziu...

Ca să nu se dea în spectacol, nu-i rămâne decât să strângă disperat mânerul minuscul şi lustruit al şeii, îndemnându-şi insistent prietenii să apese cât mai repede pe declanşatoarele aparatelor de fotografiat.

Dar cei de jos consideră momentul nepotrivit, căci aşa, înclinat precum Turnul din Pisa, încurcat în burnuz şi cu aerul că ar călări un arici, eroul nostru n-ar avea şansa de a intra în posesia unei fotografii care să trezească mai târziu plăcute aduceri aminte sau admiraţia conaţionalilor săi, ci cel mult compătimire. De aceea i se propune să încerce să stea măcar câteva secunde în poziţia de echilibru stabil. Lucru, de fapt, imposibil, căci acestui animal, pezevenghi şi urât ca o caricatură, i-a venit pofta să o ia la trap.

Dacă plata a fost făcută anticipat, conform înţelegerii, cămilarul va scurta chinurile turistului nostru îngenunchind dromaderul de pe a cărui cocoaşă acesta va aluneca cu capul înainte, ca de pe un tobogan. În caz contrar, lucrurile se complică. Fără a lua în seamă căţuşi de puţin eforturile disperate ale călăreţului de a se ţine în şa, beduinul îi va cere un preţ sporit, care trebuie plătit de acolo, de sus... Comentariile iritâ cumplit animalul care, la un semn la fel de discret al stăpânului, începe să se scuture şi să sară în sus, terminând prin a-şi răsuci gâtul în aşa fel încât să-i poată rage neînţelegătorului turist drept în faţă. Dacă acesta tot nu se lasă înduplecat, îi va scrâşni din dinţi la ureche, cu vădită poftă de a începe să-i roadă nasul. Acest

argument îl va convinge definitiv. Ajuns teafăr jos, turistul va putea să-şi dea seama din nou de înălţimea reală a piramidelor. Masându-şi coapsele, stingherit de zâmbetele celor din jur, el caută să-şi consoleze amorul propriu spunându-şi că a avut ghinionul să nimerească peste o cămilă nărăvaşă... La douăzeci de paşi mai încolo, animalul, indiferent, ronţăie o trestie suculentă; iar beduinul îşi numără banii.

După vizitarea Gizeh-ului urmează capitala Egiptului, Cairo. Printre zecile de obiective din plan se încrie şi Muzeul Naţional al Egiptului, edificiu care adăposteşte inestimabile comori de artă ale Omenirii.

Întrând în muzeu, timpul se întoarce înapoi cu milenii şi, furat de mirajul lumii dispărute, ajungi deodată faţă în faţă cu Ramses al II-lea. Seninătatea şi acel zâmbet abia perceptibil de pe faţa faraonului, rămas încremenit de atâtea zeci de secole, te descumpănesc. Privindu-l îndelung, încerci parcă să te convingi singur că ceea ce vezi nu este posibil să fie adevărat. Dar pletele albe, îngălbenite la vârfuri şi rărite spre creştet, aşa cum au bătrânii trecuţi de 80 de ani, genele, unghiile sub care se mai vede puţină negreală şi mai ales expresia feţei, care aduce vag cu cea a lui Voltaire, sunt absolut autentice.

Omul de sub placa de cristal, pe care îl priveşti, a trăit acum 3.234 de ani şi numai de la descoperirea mumiei s-a scurs mai bine de un secol. De aceea imaginea faraonului îţi va rămâne în minte pentru totdeauna, cu cele mai mici detalii, căci, atunci când ai văzut-o, fie chiar pentru o singură dată, ai vibrat fără să vrei din întreaga ta fiinţă.

Muzeul are multe alte mumii ale faraonilor şi demnitarilor Egiptului antic. Statuile zeităţilor, obiectele de cult, papirusurile şi armele umplu pereţii de sus până jos. Pentru a privi fiecare exponat, numai o clipă, fără a încerca să faci un studiu cât de mic, nu-ţi este suficientă o săptămână.

Pe înserat autobuzul pleacă spre Alexandria, de această dată urmând drumul prin roditoarea vale a Nilului, cale numită de localnici „drumul agricol".

În ziua de 11 iunie, la ora 10, „Mircea“ pleacă din Alexandria spre Beirut.

Republïca Liban - după numele său oficial, Al-Jumhühurïa al Lubnänïya - are o istorie şi un trecut foarte frământat. Cunoscută în antichitate sub numele de Fenicia, ţara meşteşugarilor, negustorilor şi a corăbierilor, în decursul celor aproape patru milenii pe care le poartă în spate de la întemeierea sa a cunoscut temporar dominaţia a 9 cuceritori. Primii au fost egiptenii (sec. XVI î.e.n.), iar ultimii turcii, care s-au retras o dată cu destrămarea Imperiului Otoman (1918), după primul Război Mondial.

La 22 noiembrie 1943 Libanul şi-a obţinut independenţa. În anii care au urmat, micul stătuleţ cu o suprafaţă de 10.400 km^2 (cu 5.600 km^2 mai mic decât Dobrogea) şi o populaţie de 2.870.000 de locuitori (în 1970 - n.a.), datorită politicii de neutralitate şi coexistenţă paşnică pe care a adoptat-o în 1949 (în urma războiului arabo-israelian) a cunoscut o puternică dezvoltare economică axându-se în mod special pe comerţ, pe activităţi financiar-bancare şi pe turism.

Beirut-ul capitala de astăzi a Libanului, este de fapt renumitul şi prosperul port al antichităţii Berytos. Începând cu secolul XIX, Beirut-ul va deveni treptat cel mai mare centru comercial şi bancar din Orientul Mijlociu. Deşi în decursul anilor bazinul portuar a fost lărgit şi amenajat, el nu depăşeşte ca suprafaţă 40 hectare, iar lungimea celor 8 cheuri amenajate este de doar 1,8 km, Datorită dimensiunilor mici, în port pot acosta simultan doar 20 de nave, însă, ca urmare a instalaţiilor portuare ultramoderne şi unei coordonări judicioase a activităţilor, traficul este foarte mare, depăşind 2.300 nave anual. Faptul că portul dispune şi de o zonă liberă - de unde mărfurile descărcate pot fi exportate fără taxe vamale - aduce venituri foarte mari bugetului statului.

La data când „Mircea“ a acostat la dana principală a portului, atmosfera şi viaţa în general, în întreaga ţară, nu erau tocmai paşnice.

Conflictele dintre facţiunile politice şi religioase rivale se înmulţiseră în ultimul timp. Pentru a nu degenera în lupte sângeroase, armata luase unele măsuri de siguranţă. Astfel, pe unele clădiri din zonă sau la inersecţiile străzilor principale erau ridicate adăposturi

protejate cu saci de nisip, având în apropiere blindate uşoare sau grele. Exceptând armata şi poliţia, în capitală cetăţenii nu aveau arme la vedere. În mediul rural, însă, puteau fi văzuţi frecvent arabi în costumele lor tradiţionale, purtând puşti în spate şi pumnale la brâu.

Obişnuiţi cu aceste „amenajări", beirut-enii nu îşi întrerup afacerile şi îşi văd de treaba lor.

Marinarii de pe bric urmăresc cu multă atenţie desfăşurarea acestei dinamice activităţi portuare fără pauze, atât de bine organizată. Majoritatea navelor sub operaţiuni de încărcare-descărcare stau în port doar câteva ore, în acest timp făcându-se şi perfectarea actelor. aprovizionarea cu combustibil, cu apă şi alimente proaspete. Timpul disponibil rămas marinarilor se reduce la cel necesar unei scurte treceri prin bazar, pentru mici cumpărături personale. Între timp, pe cheuri, TIR-urile aşteaptă la rând, ca la moară, să încarce sau să descarce containerele grele.

Printre primii vizitatori veniţi la bordul bricului a urcat şi un bărbat în floarea vârstei, cu ten şi trăsături tipic arabe, cu semnul distinctiv al sexului tare al acestei naţii: sub nas, o mustaţă neagră şi deasă. Cu o degajare proprie celor apropiaţi, într-o franceză fără de cusur, el s-a adresat zâmbind comandantului:

- Sunt chipchalanderul Memet Baltagi, nepotul lui Ibraim; toate aprovizionările de care nava are nevoie vi le voi rezolva eu. Şi fiţi siguri că veţi fi mulţumiţi...

Felul direct de a aborda problema, nelăsând alternative, l-a făcut totuşi pe locotenent-comandorul Eugen Ispas să abordeze o figură oarecum nedumerită.

- Când l-am văzut pe „Mircea" intrând în port - continuă chipchalanderul - şi i-am zărit pavilionul şi numele înscris pe bordaj, nu-mi venea să-mi cred ochilor. După câte îmi dau seama, astăzi sunteţi foarte ocupat. Am să vin mâine dimineaţă la navă, să vă invit pentru câteva minute la o cafea, în biroul agenţiei mele, care este foarte aproape, şi să vedeţi ceva care sper să vă facă plăcere.

A doua zi, imediat după ridicarea pavilionului (ora 8), în ţinută oficială, „la cravată", Memet îi aştepta pe comandantul bricului şi pe ofiţerul administrativ Constantin Găbăcea.

Peste câteva minute, întrucât agenția era chiar la capătul cheului respectiv, comandantul, însoțit de intendent, se găsea deja la intrarea imobilului modest ca înfățișare, dar elegant și modern prin pereții săi de sticlă mată, mobilier, aer condiționat și uși acționate cu celulă fotoelectrică. O dată intrați în prima încăpere, care era de fapt și sala de primire, oaspeții s-au trezit în fața unei adevărate expoziții.

Pe peretele din față se găseau zeci de postere și fotografii înrămate, alături de înscrisurile semnate de comandanții de nave sau împuterniciții lor. În centrul exponatelor, într-o ramă aurie, trona fotografia Veteranului valurilor, legendarul bric „Mircea". Sub aceeași sticlă a tabloului, puțin într-o parte, pentru a nu afecta imaginea velierului, se găsea un document scris de mână, semnat și parafat.

Într-adevăr, surpriza era mare. În timp ce musafirilor le fugeau ochii de la fotografia în sepia, de o excelentă calitate și finețe a execuției, la hârtia îngălbenită, Memet își mângâia discret mustața. Iată conținutul acestui înscris:

Marina Română

„Bricul școală Mircea"

CERTIFICAT

Subsemnații, certificăm că numitul Ibraim Baltagi, în calitate de furnizor atât pentru oficieri, cât și pentru echipagiu, și-a îndeplinit angajamentul mulțumindu-ne pe deplin.

Beirut, 24 iulie 1887

Comandantul bricului: căpitan Ilie Irimescu

Oficer secund: locotenent Siropol Ion

Șeful gamelei oficeri: intendent Slătineanu V.

Puțin mai târziu, în fața unei cafeluțe aromate făcute la nisip și a unui păhărel de coniac franțuzesc, Memet Baltagi le-a spus oaspeților:

- Când a apărut în presă știrea că în dimineața zilei de 15 iulie nava-școală „Mircea" va ancora în portul nostru, am înțeles imediat că trebuie să fie o legătură între „Mircea" din fotografia agenției mele și velierul care ne vizitează țara. Nu m-am înșelat. L-am pozat din toate părțile posibile. Cea mai reușită fotografie color o voi mări și o voi așeza sub cea a înaintașului său. Știu că nu-mi veți lua în

nume de rău îndrăzneala, dar, dacă veți fi mulțumiți de serviciile firmei, eu, Hassan Baltagi, nepotul lui Ibraim, aș dori să așez alături de fotografia bătrânului bric ce ne-a vizitat portul cu aproape 100 de ani în urmă fotografia urmașului său, însoțită de câteva rânduri din partea dumneavoastră. În meseria noastră o firmă cu tradiții este nu numai respectată, ci și căutată. Etalarea la vedere a acestor certificate de bună purtare, adevărate „diplome de merit", înseamnă foarte mult. Și apoi, nu trebuie uitat că reclama e sufletul comerțului...

După vizitarea portului și a orașului cu vestigiile sale istorice de către întregul echipaj al navei, ofițerii au participat la un dineu oferit de gazde la Clubul Nautic, aflat în apropierea plajei.

Clădirea în care se află acest lăcaș de recreere și distracții este foarte modernă și mai ales funcțională. Imaginați-vă o construcție foarte spațioasă, de formă aproximativ cilindrică, cu o gaură în diametru de aproximativ 30 de metri la mijloc, acoperită în partea de sus cu o cupolă de sticlă, iar jos, la parter, având în loc de pardoseală un bazin cu apă legat de mare printr-un canal navigabil. Parterul este de fapt un miniport acoperit și ferit de orice intemperii, având un cheu circular suficient de spațios, pavat cu marmură și prevăzut cu babale, inele, baloane de acostare ș.a. Pe respectivul cheu se găsesc și cabine unde pot fi depozitate vele, parâme sau alte materiale de matelotaj, necesare ambarcațiunilor sportive (de la yolă la cuter) aflate aici. La celelalte două nivele, tot circulare ca formă, se găsesc săli de antrenament sportiv în cele mai diferite discipline, jocuri. baruri sau cofetării. Ultimul nivel dispune și de un spațiu mai mare. destinat recepțiilor, întâlnirilor ocazionale sau serilor de dans. Lumina naturală, liniștea, aerul condiționat, la care se adaugă și panorama deosebit de frumoasă, fac ca acest loc să fie căutat nu numai de practicanții sporturilor nautice, ci de toți cei care doresc să se relaxeze într-un cadru cu adevărat frumos.

Înainte de a fi vizitat împrejurimile Beirut-ului, marinarii români fac o scurtă escală în bazarul central al orașului. Spre deosebire de celelalte spații destinate comerțului din orașele islamice. acesta poartă amprenta unei avansate civilizații occidentale. În primul rând, uriașul bazar este acoperit. Peste tot întâlnești o curățenie exemplară, iar în aer plutește parfumul plăcut al mărfurilor

proaspăt dezambalate. Lipseşte larma negustorilor care îşi fac reclamă, şi nici nu eşti tras de mânecă. Micile magazine, nu mai mari decât sufrageria sau dormitorul obişnuit al unui apartament de bloc, îşi desfăşoară activitatea pe... înălţime. Spre exemplu, într-o prăvălie cu articole de îmbrăcăminte, jos, pe rafturi sau în vitrine, se găseşte doar câte un exemplar din produsele respective. Dacă cumpărătorul doreşte ceva oarecum asemănător cu prototipul expus, vânzătorul îi va aduce din înaltul tavanului aflat la 7 metri înălţime, cu ajutorul unei prăjini telescopice, haina cu croiala şi numărul potrivit. Bazarul din Beirut este de fapt un loc cunoscut şi căutat de marinarii străini datorită diversităţii, calităţii mărfurilor şi preţurilor scăzute.

În dimineaţa zilei de 16 iulie 1974 marinarii de pe „Mircea", urcaţi în autocare speciale, cu motoare puternice, având dublă tracţiune, frâne şi cauciucuri noi, au plecat spre Baalbek. Drumul îngust (doar două benzi) săpat în stânca muntelui, de la a cărui margine exterioară începe abisul prăpăstiilor, nu este prevăzut cu balustrade de protecţie decât în câteva locuri. Cunoscutele semne de avertizare pentru pericol sunt amplasate doar la poalele muntelui, la înscrierea autovehiculelor pe traseu şi spre vârf, la intrarea în Baalbek. Logic vorbind, acestea nu şi-ar avea rostul, întrucât tot drumul este un şir neîntrerupt de serpentine şi de tot felul de pericole. Atât Munţii Antilibanului, cât şi ai Libanului, cu înălţimi maxime de 3.080 m şi, respectiv, 2814 m, au o vegetaţie săracă. O particularitate a acestor locuri o constituie faptul că ambele lanţuri muntoase sunt populate până aproape de creste. Uneori casele, cu aspect de vile, construite în cele mai diferite stiluri, sunt amplasate chiar pe buza prăpăstiilor. Pentru a se realiza aceste adevărate cuiburi de vulturi, dizlocarea masivă a rocilor, străpungerea tunelelor, ridicarea parapeţilor şi a podurilor aeriene a costat însutit mai mult comparativ cu construcţia propriu-zisă. La rândul său apa – singura sursă constituind-o ploile şi zăpada – a fost colectată în bazine săpate în stâncă, ea fiind folosită atât pentru consum, cât şi pentru irigarea unor mici plantaţii de citrice care împrejmuiesc aşezările.

După două ore de urcuş continuu, cu motorul autobuzului ambalat la maximum, se ajunge la altitudinea de 1.950 m pe

platforma Baalbek-ului. În apropiere de drumul montan se găseşte graniţa cu Siria şi Israelul.

Cei 85 de kilometri parcurşi înseamnă, practic, traversarea ţării de la un capăt la altul. De fapt aici, în Munţii Antilibanului, este şi punctul terminus al excursiei.

Vizitatorul are acum în faţă ceea ce timpul şi omul au lăsat în picioare: „Templul soarelui" sau al lui Jupiter şi al lui Bachus, ridicat de romani în secolul al II-lea al erei noastre, şi misterioasa terasă care îl înconjoară. Privind gigantica platformă lungă de 134 m şi lată de 113 m, realizată din blocuri cu dimensiuni de 25x4,60 m şi greutate de 750 tone, încerci să-ţi explici ceea ce, de fapt, e de neexplicat. Îţi revine mereu în minte întrebarea: cu ce scop a fost construită atât de solid, care a fost adevărata ei destinaţie?! Nar nedumerirea privitorului va spori şi mai mult în faţa blocurilor de peste 1.500 de tone, care au fost aduse de la o carieră aflată la o distanţă de peste un kilometru de platformă. Aici, în carieră, se află cel mai mare paralelipiped din lume, incomplet finisat, a cărui greutate este de 2.000.000 kg, denumit de localnici „Hadjar el Gubl" (Piatra sudului). Dimensiunile acestui colos din calcar sunt de 21x4,8x4,2 metri.

Blocurile cilindrice suprapuse ale coloanelor templului lui Jupiter, ca dimensiuni şi greutate, nu sunt cu mult inferioare celor paralelipipedice folosite la platformă. Şi acum, o mică precizare: sunt atât de perfect şlefuite suprafeţele de îmbinare, încât între ele nu există vreun spaţiu care să permită măcar strecurarea unei lame de ras.

Ca şi în faţa piramidelor, gândul îi duce pe toţi cei care le-au văzut şi care privesc acum ruinele Baalbek-ului la metodele şi utilajele tehnice folosite de cei care au înfăptuit asemenea minuni.

După părerea multor specialişti în construcţii ai timpurilor noastre, tăierea, finisarea, dar mai ales transportul şi ridicarea la înălţimile impuse a acestor coloşi de piatră nu puteau fi realizate cu sculele rudimentare şi utilajele vremii. Este mai mult decât ridicol să se considere că aceşti strămoşi ai noştri ar fi dispus de macarale metalice uriaşe, capabile să ridice 1.500 de tone la înălţimea unei clădiri cu 7 etaje. Iar dacă ne referim la blocurile platformei, de câte

2.000 de tone fiecare, săltarea lor de la sol măcar cu un centimetru este de domeniul fanteziei.

Un lucru este valabil pentru toţi cei care au contemplat ruinele Baalbek-ului: ei vor pleca de aici pe cât de impresionaţi, pe atât de nedumeriţi. În minte le vor reveni mereu întrebările: cum, în ce scop, pentru cine au fost realizate aceste minuni pe vărful unui munte, în urmă cu apropape 2.000 de ani? Să fi fost vorba despre un rachetodrom pentru navele spaţiale, o bază de aprovizionare a extratereştrilor sau o creaţie minunată, dar enigmatică, pornită dintr-un simplu capriciu omenesc...

Au cunoscut oare arhitecţii şi constructorii romani laserul, ultrasunetele, procedee de a anula forţa gravitaţională a Pământului sau alte forţe şi energii necunoscute încă de noi, cei de astăzi? După părerea unor oameni de ştiinţă, acest mister (şi multe altele, ale trecutului) ar fi putut fi elucidat dacă celebra Bibliotecă din Alexandria nu ar fi fost mistuită de foc.

După trei ore petrecute în „Valea Zeului"*, autobuzele au luat drumul de întoarcere, oprindu-se la o unitate militară din apropierea graniţelor. Aici oaspeţii au asistat la un exerciţiu tactic de luptă prezentat de un grup de comando specializat în desfăşurarea acţiunilor în condiţiile deşertului alpin, având ca scop distrugerea unui obiectiv fortificat.

Deşi invitaţii au urmărit prin binocluri, cu mare atenţie, valea plină de pietroaie unde urma să aibă loc atacul prin surprindere, combatanţii au fost descoperiţi doar când „bolovanii" s-au pus în mişcare şi au deschis focul cu toate categoriile de armament din dotare. Participanţii au fost felicitaţi pe merit, în mod deosebit pentru camuflajul perfect. După terminarea reuşitului exerciţiu, oaspeţii au fost invitaţi la un dejun unde s-au servit numai mâncăruri şi băuturi tradiţionale, dintre care nu a lipsit aracul - cunoscutul rachiu de 62° cu gust de anason, care se consumă numai îndoit cu apă.

La 17 iulie 1974 „Mircea" a părăsit Beirut-ul, următoarea escală fiind proiectată la Famagusta. Din cauza tulburărilor şi apoi a

* **Baal** = zeu; **Bek** = vale.

conflictului apărut în Cipru între locuitorii de etnie turcă şi cei de etnie greacă, se renunţă la vizitarea portului şi se ia drum spre patrie.

Bricul ajunge în ţară în dimineaţa zilei de 26 iulie 1974. Acest voiaj a însumat 2.975 de mile marine, din care 396 au fost parcurse cu velele.

În vara anului 1975, datorită prestigiului de care se bucurau „Mircea" şi marinarii români pe plan internaţional, au fost invitaţi să participle la cele mai importante evenimente marinăreşti ale Olandei şi Angliei, şi anume la festivităţile „Sail 700 Amsterdam" şi „London Festival of Sail".

Planul marşului va include, deci, în primul rând escale în porturile Amsterdam şi Londra, apoi în Le Havre şi Palermo, unde bricul va face o vizită de răspuns Marinei militare franceze şi celei italiene.

În ziua de 7 iulie „Mircea" pleacă din Constanţa cu destinaţia Amsterdam, urmând să facă prima escală în Gibraltar, pentru aprovizionare şi un scurt repaus necesar echipajului. Datorită însă primirii protocolare şi foarte cordiale făcute de oficialităţile militare engleze şi de populaţia oraşului, scurta escală îmbracă un caracter oficial.

Astfel, au loc schimburi de vizite, organizându-se totodată şi manifestările obişnuite în asemenea împrejurări.

A doua zi, 3 august, fiind Ziua Marinei noastre Naţionale*. „Mircea" arborează Marele Pavoaz, iar noaptea, pavoazul luminos. Cu această ocazie comandantul bazei maritime, împreună cu alte personalităţi, participă la dejunul oferit la bordul bricului.

Din Gibraltar velierul se îndreaptă spre portul Amsterdam. supranumit Veneţia Nordului, de la a cărui înfiinţare se împlineau şi se sărbătoreau 700 de ani.

Pe mare, în faţa ecluzei „Canalul Imujden" (sau „al Nordului". cum este el cunoscut în lumea marinarilor), chiar cu câteva zile înaintea începerii parăzii navale se găseau deja zeci de veliere de

* La data respectivă Marina Română sărbătorea Ziua Marinei în prima duminică din august.

clase diferite, venite din cele mai îndepărtate colțuri ale Mapamondului pentru a participa la grandioasa sărbătoare.

Pentru a nu se crea nemulțumiri privind locul în formație al celor peste 70 de veliere la trecerea prin Canalul Nordului, organizatorii au stabilit ca aceasta să se facă în ordine alfabetică, după numele țărilor reprezentate. Drept urmare, bricului nostru i se repartizează unul din ultimele locuri, deşi se găsea ancorat chiar lângă ecluză.

Întrucât la semnalul care urma să se dea pentru începerea defilării, navele din apropierea gurii Canalului trebuiau să facă unele manevre complicate pentru a elibera zona unde se găseau ancorate, se recurge la cea mai potrivită soluție: autoritățile în drept comunică prin radio ca „Mircea" să intre primul pe Canal, urmat de navele din apropiere. Astfel, cu totul pe neaşteptate, navei noastre îi revine deosebita onoare de a deschide cea mai grandioasă paradă a velierelor moderne desfăşurată vreodată în Europa.

Şi acum, un mic amănunt: „Mircea" a fost singurul velier de mare tonaj care, de la intrarea în ecluza Canalului şi până la terminarea manevrei de ancorare la locul stabilit în portul Amsterdam, nu a apelat la serviciile de pilotare sau de remorcare oferite de gazde.

Apariția lui „Mircea" cu echipajul în arboradă la zeci de metri înălțime de la nivelul apei, pregătit să dea tradiționalul salut marinăresc, pe care majoritatea celor prezenți îl vor vedea pentru prima dată în viața lor, stârneşte un adevărat entuziasm.

Datorită malurilor joase ale Canalului Nordului, spectatorii au impresia că velierele sunt mult mai mari decât în realitate, iar acestea nu plutesc pe apă ci alunecă pe o autostradă umedă, dar bine întreținută.

Lângă ecluză, fotoreporterii şi cameramanii olandezi şi străini, precum şi fotografii amatori, iubitori ai unor suveniruri inedite, se îmbulzesc pentru a lua cele mai reuşite imagini ale începerii parăzii navale.

În imediata apropiere a acestora, un grup de turiste înveşmântate în costume viu colorate, cu panglici fluturânde, dansează cu foc scuturându-şi şoldurile şi bătând cu tălpile

încălțărilor pământul în ritmul unei melodii săltărețe, interpretate cu un entuziasm debordant de un taraf de lăutari ciocolatii. Deodată. balerinele cu poale lungi se opresc din iureşul dansului. Ele scot din decolteul bluzelor steguleţe şi panglici tricolore pe care le rotesc deasupra capetelor, strigând la unison, cât le ţin puterile, *„Trăiască Mircea!“*, în timp ce taraful cânta „Marşul de întâmpinare a miresei“...

- Fir-aţi voi să fiţi de voiajori înrăiţi! Şi aici aţi ajuns înaintea noastră!... exclamă zâmbind comandantul navei, locotenent-comandorul Eugen Ispas, în timp ce toţi cei din jurul său râd copios.

La o distanţă de un cablu, în pupa lui „Mircea“ îşi face intrarea pe Canal nava-şcoală a Marinei poloneze, „Dar-Pormoza“, urmată de „Sagres II“ (Portugalia), „Gorch Foch“ (Germania), „Kruzenstein“ (U.R.S.S.) ş.a.m.d.

Spre deosebire de toate celelalte nave participante, „Mircea“ va da străvechiul salut marinăresc *„La front, pe vergi!“* aşa cum îl dădeau cu sute de ani în urmă mateloţii de pe marile veliere. Această diferenţă a fost sesizată nu numai de către entuziaştii privitori de pe malurile Canalului, ci şi de echipajele velierelor care îl secondau pe „Mircea“. Regulamentele de bord actuale prevăd ca acest salut. folosit numai în situaţii speciale, să fie dat cu mateloţii urcaţi în arboradă, sprijiniţi cu călcâiele în ţapapii şi aplecaţi cu piepturile pe vergile velelor respective.

Marinarii români au folosit însă vechile „îndreptare“. nerespectând într-un fel legile de protecţia muncii privind folosirea centurilor de siguranţă pentru lucrul la înălţimi şi nici poziţia aplecată, cu piepturile sprijinite pe vergi, aşa cum se obişnuia la desfăşurarea sau strângerea velelor. Ei s-au urcat, asemeni înaintaşilor lor, în picioare pe vergile respective, rămânând într-un echilibru perfect, sfidând înălţimile ca nişte lăstuni pe sârmele de telegraf.

La urările de „bun găsit!“ adresate prin megafon celor veniţi în întâmpinarea navelor, tinerii lupi de mare suspendaţi între cer şi apă salută gazdele radicând braţul drept cu care îşi ţin bereta, lateral şi puţin în sus, strigând de trei ori „Uraaaa!“. Printr-o mişcare scurtă.

perfect sincronizată, brațele sunt duse înapoi la piept, după care uralele prelungite sunt repetate.

Cei 25 de kilometri, cât măsoară în lungime „Noordzee Kanall", sunt străbătuți de navele care merg cu viteză redusă în aproximativ două ore și jumătate. Pe toată această distanță, datorită faptului că malurile sunt înțesate cu mii și mii de spectatori, onorul marinăresc este dat aproape fără întrerupere.

Pentru variație, formularea urărilor de „bun găsit!" sau „sănătate!" se face și în funcție de situația concretă din teren. Astfel, în locurile unde numărul doamnelor și domnișoarelor este predominant, urările de bine transmise prin portavoce (în limba olandeză sau în engleză) sunt mai puțin oficiale; la rândul lor mateloții își duc beretele în dreptul inimii, înclinând foarte ușor din cap.

Acest amănunt nu scapă comandantului superior al marșului, aflat la bord, comandorul Alexandru Hârjan.

- Măi Eugene, se adresă el comandantului navei, eu credeam că, după toate nopțile de muncă neîntreruptă, flăcăii noștri o să moțăie în arboradă. Chiar am discutat cu șefii de arbori să fie cu ochii în patru, iar în caz că dă semne de oboseală vreunul din ei, să fie schimbat imediat.

Mângâindu-și ușor bărbia, locotenent-comandorul Ispas îi răspunse:

- Dacă aș da, în această situație, ordin să fie înlocuit din arboradă un singur marinar, respectivul nu m-ar uita toată viața... Uitați-vă la ei! Eu îi urmăresc cu atenție. Deși au dormit pe sponci în ultimele nopți, toți sunt în stare să stea într-un picior până la Amsterdam...

Către orele amiezii convoiul velierelor intră în Amsterdam, fiecare navă ocupându-și locul care i-a fost rezervat.

Amsterdamul este, poate, cea mai revelatoare biruință a harnicului popor olandez asupra mării.

Situat între golful Zuiderzee - acum secat - și țărmul jos al Mării Nordului, orașul port, capitala comercială a Olandei, este construit aproape în întregime pe piloni înfipți până la 18-20 m adâncime.

După legendă, întemeierea acestei aşezări se datorează celor doi pescari care şi-au găsit salvarea aici în urma unei cumplite furtuni, prima sa construcţie ridicându-se pe locul unde s-a oprit câinele lor credincios, care îi însoţea. Existenţa sa istorică este confirmată în documente ce datează din secolul XIII.

În decursul vremii micul port pescăresc (al cărui nume este o combinaţie între „amster" - denumirea râului din zonă - şi „dam", care în olandeză înseamnă ridicătură de pământ), s-a extins şi modernizat. Astăzi Amsterdamul se numără printre cele mai importante centre comerciale, economice şi industriale ale Europei. Suprafaţa sa este de 207,43 km^2 şi include 90 de insule, zeci de canale navigabile, peste 500 poduri de legătură fixe, basculante şi rotative - motive care justifică pe deplin supranumele de Veneţia Nordului.

Complexul său architectural, în care străvechile locuinţe medievale din lemn, perfect conservate, stau alături de modernele blocuri şi magazine din sticlă, nichel şi beton, dă o notă cu totul aparte acestui mare centru urbanistic.

Dar Amsterdamul nu este numai o piaţă a afacerilor, aşa cum ar părea la prima vedere, dacă se observă numai tumultul dominant al traficului maritim. El este, de fapt, şi un mare centru cultural. Nu trebuie uitat faptul că pe pământul olandez s-au născut Spinoza, precum şi marii titani ai picturii: Rembrand, Van Eyck, Van Gogh: lor le-a urmat un lung şir de oameni de cultură şi de ştiinţă.

Acum, când festivităţile prilejuite de împlinirea a 7 secole de existenţă sunt în plină desfăşurare, Veneţia Nordului are o înfăţişare mai mult decât sărbătorească. Programul activităţilor este pe cât de bogat, pe atât de variat.

Pentru ca musafirii să poată cunoaşte metropola şi împrejurimile, li s-au pus la dispoziţie de către organizatori toate mijloacele de deplasare, începând cu cele rutiere şi terminând cu cele aeronavale. Deplasările rapide permit vizitarea cât mai multor obiective cu specific diferit într-un timp foarte scurt. Echipajul navei „Mircea" va poposi, printre altele, la Ryk Museum, muzeul Marinei olandeze, şi... la celebra fabrică de bere Heineken.

Velierele care reprezintă 70 de țări vor fi, la rândul lor, pe post de gazde pentru localnicii şi turiştii străini, dornici să le cunoască îndeaproape.

Ca număr de vizitatori în zilele de staționare la Amsterdam, „Mircea" a bătut recordul absolut.

Printre oficialitățile şi personalitățile de seamă care au păşit pe puntea bricului s-a numărat şi principesa Olandei, Margaret, sora viitoarei regine Beatrice, care, împreună cu soțul ei, a vizitat doar două mari veliere participante la parada navală: „Mircea" şi „Amerigo Vespucci" (Italia).

La dorința principesei, care voia cu ardoare să vadă îndeaproape munca marinarilor la bord, echipajul bricului a făcut un exercițiu în arboradă.

Rapiditatea extraordinară şi siguranța cu care mateloții urcau pe mişcătoarele scări cu trepte de frânghie, strecurându-se cu abilitate prin păienjenişul sarturilor, făcând adevărate salturi acrobatice, au impresionat-o în mod deosebit

Cu justificată curiozitate, principesa l-a întrebat pe comandant:

- Dar când sunteți cu nava pe mare şi este furtună, cum procedați?

- Cam tot aşa – i-a răspuns acesta – dar mult mai repede. Ceea ce ați văzut dumneavoastră a fost, de fapt, un exercițiu care, aşa cum s-au dat ordinele, s-a desfăşurat mult mai lent, ca să-l puteți urmări...

Vizita principesei şi a prințului s-a încheiat în salonul navei, unde oaspeții au servit o cafea pregătită după „rețeta bordului" şi un păhărel de coniac „Murfatlar" de 7 aştri.

În cadrul programului organizat de gazde un moment deosebit de atractiv şi antrenant a fost tradiționalul concurs de bărci cu rame. Datorită numărului mare de participanți, dar mai ales al bărcilor care urmau să ia startul, au apărut multe probleme dificile care însă, în final, au fost bine rezolvate.

Cea mai grea dintre ele a constituit-o diversitatea tipurilor de ambarcațiuni aflate în dotarea velierelor. Pe scurt, nu existau două bărci asemănătoare privind mărimea, forma sau materialul din care erau confecționate. În această situație, întrecerea nu s-ar fi putut desfăşura în condiții de egalitate.

Pentru a se ieşi din impas, gazdele au pus la dispoziţia concurenţilor ambarcaţiuni metalice pentru 12 trăgători la rame şi un cârmaci (şeful bărcii). Acest tip greoi de barcă i-a dezavantajat într-o mare măsură pe musafiri, întrucât aceştia, neavând asemenea coloşi la bord, nu aveau nici antrenamentul necesar. Era, de fapt, singura soluţie echitabilă.

În asemenea condiţii şansele de a obţine victoria reveneau trăgătorilor la rame cu gabarit mare şi masă musculară pe măsură.

La acest concurs au participat toate velierele, în afara navei „Winston Churchill" (Anglia), al cărei echipaj era format numai din tinere femei (circa 50), cu excepţia comandantului şi a bucătarului...

Înaintea începerii confruntării comandantul bricului s-a adresat tuturor tinerilor marinari selecţionaţi pentru armamentul care urma să ne reprezinte ţara:

- Indiferent care ar fi situaţia, voi trebuie să intraţi în finală! Nu uitaţi că toate emisiunile transmise de canalele Televiziunii olandeze încep şi sfârşesc programul închinat sărbătorilor navale cu imaginea navei noastre şcoală „Mircea". Se vede treaba că ne-au îndrăgit. Nu-i dezamăgiţi!

Şi cadeţii de pe bric au intrat în finală alături de sovietici, vest-germani şi olandezi. Barca lui „Mircea" s-a situat pe locul al doilea. imediat după barca olandeză. După cum prevăd regulile jocului. gazdele au cinstea de a intra direct în finală. Cu alte cuvinte, dintre toate armatele care au participat la respectiva confruntare marinărească, din echipajele navelor străine venite la marea sărbătoare „Sail Amsterdam 700", „Mircea" s-a clasat pe locul I.

La festivitatea de premiere, preşedintele juriului s-a adresat marinarilor de pe „Mircea": *„Felicitări românilor de pe Nava-şcoală Mircea! Ieri ne-aţi cucerit prin romantism; astăzi, prin resursele angajate în luptă."*

Vizita velierului „Mircea" a fost prezentată pe larg şi de presa olandeză. Astfel, cotidianul „De courant muews van dag" din 16 august 1975 titra pe prima pagină: *«Nava şcoală românească „Mircea" a reînviat ieri o epocă de romantism, sosind în portul Ijmuiden al oraşului Amsterdam.»*

Cu ocazia unei mese câmpeneşti oferite de gazde, comandorul Hârjan îl întâlneşte pe comandantul navei-şcoală „Gorch Foch", Hans Freiherr von Stackelberg. Neputându-şi stăpâni curiozitatea, germanul îl întreabă discret:

- Cum aţi reuşit, domnule ofiţer, să-i antrenaţi pe marinari să stea în picioare pe vergi ore întregi într-un echilibru perfect, în timp ce nava se află în mişcare? După care continuă: Bănuiesc că selecţionarea lor s-a făcut după criterii foarte dure. În orice caz, aţi meritat pe deplin ovaţiile şi aplauzele pe care vi le-au adresat olandezii şi străinii, neîntrerupt, de-a lungul întregului Canal. Sincer să fiu, le-aţi meritat pe deplin!

- Domnule comandor Hans Freiherr, nu-i nici un mister. Vă rog să mă acultaţi...

Şi comandantul Hârjan îi explică cu lux de amănunte: „Toţi cadeţii noştri sunt buni sportivi, dar nu acrobaţi. Ceea ce au făcut ei (cu puţin antrenament, bineînţeles) putea face oricare dintre echipajele velierelor mari construite în renumitul dumneavoastră şantier naval «Blohum & Woss». Se pare însă că nu aţi dat importanţă unui mic amănunt. Când vă veţi întoarce la navă, vă puteţi convinge. În camera de depozitare a velelor există nişte dispozitive simple, destinate executării salutului *„La front, pe vergi!"* în condiţii de deplină securitate. Ele constau din nişte bastoane metalice înalte de 1 m, care se montează în partea superioară a vergilor prin înfiletare. La capetele de sus bastoanele au câte o gaură transversală prin care se trece un cablu de oţel cu grosime de un deget, legat de capetele vergilor şi întins cu o cheie de start (întinzător) până când bastoanele şi cablul devin o veritabilă şi solidă balustradă. Fiecare marinar are astfel la dispoziţie câte un baston de care se poate ţine, inclusiv cablul de oţel întins ca o coardă, pentru sprijin. Acesta este secretul acrobaţiilor."

După o lungă pauză, comandantul navei-şcoală „Gorch Foch", puţin stingherit dar mulţumit de cele aflate, a făcut o precizare: „Cât de minunate şi utile sunt aceste întâlniri între veliere şi oameni!"

Printre personalităţile oficiale aşteptate cu „garda de onoare" la schela bricului s-a numărat şi ambasadorul interimar al ţării noastre în Olanda. Din păcate, el a ajuns cu mare întârziere. Justificarea sa că

„...a rămas blocat la intrarea în port din cauza marii aglomerații de pe cheuri" a fost considerată de marinarii noştri ca o scuză mai mult puerilă, decât diplomatică.

Pe timpul staționării în Amsterdam (15-18 august) nava este vizitată de mii de olandezi şi turişti străini. Tot aici, velierul nostru se întâlneşte pentru prima dată cu o parte din navele de acelaşi tip cu el, construite la acelaşi şantier.

La plecarea din Amsterdam zeci de mii de olandezi au ținut să fie prezenți pe danele portului, ovaționând cu urale nesfârşite nava care a deschis atât de frumos şi romantic serbările navale dedicate împlinirii a 700 de ani de la naşterea Veneției Nordului.

În ziua de 22 august „Mircea" a acostat în portul francez Le Havre, de pe coasta Oceanului Atlantic, ca răspuns la vizitele oficiale făcute cu un an în urmă de navele „Bourdonnais" şi „Aconit" în portul Constanța.

Le Havre, al doilea port ca mărime şi trafic comercial al Franței după Marsilia, este situat la vărsarea estuarului Senei în ocean. Pe lângă specificul său de port comercial, are unele particularități privind regimul politic şi social.

Astfel, pentru îndeplinirea oficiilor de gazdă a fost adusă dintr-un alt port francez, de pe coasta Atlanticului, nava de luptă „L'Enyoue", care pe toată durata staționării lui „Mircea" în Le Havre a rezolvat problemele protocolare. Primirea navei şi a marinarilor români a fost nu amicală, ci de-a dreptul călduroasă.

Întrucât „Mircea" se găsea în portul respectiv la data de 23 august (fosta Zi Națională a României), s-a ridicat Marele Pavoaz. atât de zi (cu pavilioane), cât şi luminos (de noapte). La rândul său. nava „L'Enyoue" a ridicat succesiv aceleaşi mari pavoaze. Echipajului bricului i s-au asigurat toate mijloacele de deplasare pentru a vizita atât oraşul, portul, cât şi împrejurimile.

Cu autocare speciale, în ziua de 24 august s-a făcut o excursie la Paris.

Pe timpul staționării navei în portul Le Havre numărul celor care au urcat pe puntea bricului a fost de peste 1.000, în cele câteva ore stabilite zilnic în acest scop.

La ora 10 a zilei de 25 august 1975 „Mircea" începe manevra de virare a ancorei pentru a pleca din portul Le Havre spre Londra.

Cheul este plin de localnici. Aşa cum le promisese comandantul navei fotografilor şi cameramanilor amatori, după ieşirea din ecluză şi intrarea în ocean „Mircea" avea să navige cel puţin o oră în apropiere de ţărm cu toate pânzele sus, pe drumuri diferite, făcând numeroase volte în vânt, pentru a putea fi fotografiat şi filmat de către toţi cei care nu aveau ambarcaţiuni proprii să-l însoţească în larg.

În aceeaşi după-amiază şi în dimineaţa următoare, în presa centrală şi locală franceză au apărut zeci de imagini ale bricului „Mircea" însoţite de articole elogioase şi de urări de „Drum bun!"

După două zile de marş velierul-şcoală românesc intră pe Tamisa, ocupându-şi locul stabilit de organizatorii marilor manifestări marinăreşti ce se vor desfăşura aici în perioada 24-30 august, cunoscute sub numele de „London Festival of Sail 1975".

„Mircea" este primul velier din formaţie - după navele militare engleze - care a deschis parada navală. Programul foarte complex şi încărcat din timpul staţionării navei la Londra (printre altele, vizita la bord a preşedintelui de onoare al Marelui Consiliu al Londrei, a celor 19 ataşaţi militari străini acreditaţi în Marea Britanie, a ambasadorului României şi a 460 de londonezi) a redus mult din timpul afectat deplasărilor echipajului în oraş şi în împrejurimi.

Pe timpul staţionării pe Tamisa, nava şi echipajul s-au confruntat cu două situaţii deosebite care au fost depăşite cu calm.

Datorită fixării unui loc impropriu de staţionare la mare joasă (reflux), „Mircea" s-a pus pe uscat înclinându-se în babord până la 40°. Comandantul a ordonat obturarea perfectă a întregii nave şi executarea manevrei de lichide. Astfel, motorina şi apa potabilă din babord au fost trase în tancurile din tribord. S-au dat remorci puternice la mal. Nava s-a canarisit periculos, dar nu a luat apă. Situaţia s-a redresat la flux, iar „Mircea" a fost mutat în alt loc, între nava-muzeu „Belfast" şi fregata „London Derry".

Pentru această manevră bricul trebuia să treacă pe sub Podul Londrei şi, din nefericire, pilotul nu putea aprecia ce înălţime era între luciul apei şi grinzile podului în momentul trecerii navei.

Situația a fost rezolvată de comandantul navei, Ispas Eugen, care a hotărât ca tânărul cadet Gheorghe Luțaș, pe post de gabier. recunoscut ca un destoinic matelot, să urce la mărul arborelui prova și să vadă dacă velierul va putea trece fără probleme. Din vârful catargului, cadetul a apreciat că „Mircea" poate trece. Și a trecut...

A doua zi, 28 august 1975, comandantul navei-școală „Mircea" a primit o scrisoare din partea Asociației Organizatorilor de Pregătire Marinărească, în care se arăta că «regretă profund incidentul în care „Mircea" a atins uscatul Lawer pool noaptea trecută și este plină de admirație pentru deosebita pricepere marinărească și calmul care a fost arătat la bord».

Organizatorii „Festivalului Navigației cu vele" au programat pentru echipajul românesc vizite la celebrul Turn al Londrei, Muzeul Regal al Marinei, Observatorul astronomic din Greenwich, precum și participarea la activități protocolare.

A doua situație neplăcută a avut loc chiar în seara dinaintea plecării bricului din Londra. După ambarcarea la bordul navei a alimentelor, în special legume și fructe, i s-a adus la cunoștință comandantului să verifice cu mare atenție conținutul sacilor și lăzilor cu alimente întrucât există posibilitatea să se fi introdus în acestea explozivi sau bombe artizanale care erau „la modă" în orașele și porturile engleze în urma divergențelor cu Irlanda.

Drept urmare, serviciile de pe navă, împreună cu personalul de la cambuze, au lucrat toată noaptea scotocind și verificând fiecare sac. ladă, cutie, pungă sau borcan în parte. Totul s-a dovedit a fi fost o alarmă falsă, dar... foarte păguboasă.

„Mircea" a părăsit Londra pe 30 august 1975, îndreptându-se spre Gibraltar.

Ca răspuns la vizita navei-școală italiene „Stella Polare" făcută în portul Constanța, „Mircea" a făcut o escală la Palermo. La 15 septembrie, în cea de-a 57-a zi de la plecarea din țară - timp în care s-a navigat în Marea Neagră, Marmara, Egee, Mediterana, Oceanul Atlantic și Marea Nordului - „Mircea" a ajuns în fața țărmurilor Siciliei.

La adăpostul înălțimilor lui Monte Pellegrino, Brancaccio și Monreale, care îl înconjoară ca niște ziduri de cetate, orașul își

desfăşoară nestingherit tumultuoasa sa viaţă. Pe drept cuvânt acest colţ de lume poate fi socotit un adevărat muzeu în aer liber. Aici poţi întâlni la tot pasul o operă sculpturală, un monument, o relicvă a vechilor civilizaţii care s-au succedat în decursul mileniilor.

Istoria zbuciumată a Siciliei începe cu fenicienii, se continuă cu cartaginezii şi apoi cu romanii. După căderea Imperiului cezarilor insula trece sub ocupaţia arabilor, apoi a normanzilor, turcilor şi spaniolilor, pentru ca de-abia în anul 1860 să revină statului italian. Cu un asemenea trecut nu este de mirare că Palermo, centrul politic şi administrativ al insulei, este un oraş al contrastelor. Aici stilurile arhitectonice - roman, arab, normand, bizantin, gotic, baroc, clasic şi neoclasic sau modern funcţional - îşi dau mâna. Şi, oricât de paradoxal ar părea, totuşi acest conglomerat arhitectural este unitar şi armonios.

Insularii, recunoscuţi pentru temperamentul şi pentru exploziva lor dragoste de viaţă, ca şi napolitanii, sunt nedespărţiţi de cântec. Pe cărările şerpuitoare din împărăţia steiurilor, pe marile bulevarde ale oraşului sau departe, în Arhipelag, cantoneta răsună la fel de melodios. Acest cântec popular cuprinde în el, asemeni doinei noastre, deopotrivă doruri şi dorinţe neîmplinite, bucurie şi tristeţe. Într-un cuvânt, cantoneta este hrana sufletească de toate zilele a sicilianului.

Dacă turistul străin venit aici nu va încerca să dea la o parte vălul primei impresii şi nu se va strădui să pătrundă în ungherele ascunse ale asprei vieţi a celor de la periferia societăţii, va pleca convins că a descoperit un colţ de Arcadie, o lume a cântecului, a dansului şi voii bune.

Pentru marinarii români Palermo nu este numai un interesant şi încântător punct turistic. El are şi o altă semnificaţie. În acest oraş şi-a trăit, în exil, ultimele clipe ale zbuciumatei sale vieţi marele patriot, istoric şi gânditor Nicolae Bălcescu. De aceea numele de Palermo trezeşte profunde rezonanţe în inimile celor de pe nava-şcoală „Mircea".

Încă înainte de plecarea din ţară, vizitarea casei de la Via Butera nr. 24 a fost mult aşteptată de marinari. După acostarea navei la cheu şi încheierea activităţilor protocolare din prima zi, cea de-a

doua a fost rezervată în exclusivitate vizitării de către întregul echipaj a locurilor pe unde a călcat eminentul fiu al poporului român.

Via Butera este o stradă cu aspect medieval, cu case vechi. rămasă aproape neschimbată în pofida anilor care i-au trecut pe deasupra. Străduța este în imediata vecinătate a portului, având în apropiere Galeriile Naționale ale Siciliei și Catedrala Santa Maria della Catena. Dominată de asemenea obiective de mare interes turistic, Via Butera, azilul dezmoșteniților sorții, nu se poate bucura de aceeași reclamă publicitară din motive ușor de înțeles. Înfățișarea tristă și resemnată a ulicioarei înghesuite de dărăpănăturile vechi este departe de a crea buna dispoziție și încântarea vilegiaturistului străin. chiar dacă acesta este întâmpinat de către localnici cu tradiționala urare „Benvenuti!"

Casa de la numărul 24 se deosebește însă mult de celelalte. De fapt nu este vorba de o singură casă, ci de o clădire formată din două corpuri despărțite de o poartă care duce spre o curte interioară. Aceasta este mărginită de jur împrejur de o construcție mult mai veche decât „hotelul" a cărui vârstă, după spusele localnicilor, ar depăși cu mult 300 de ani. În aripa dreaptă a clădirii - de la intrare - a locuit Bălcescu. El a fost adus aici, când i s-a agravat boala și i s-au terminat banii, de către portarul hotelului, un om cu suflet, dar tot atât de sărman ca toți cei care veneau sub acest acoperiș.

Pe peretele coșcovit al clădirii este fixată o placă comemorativă scrisă în limba italiană, amintind celor care își îndreaptă pașii spre aceste locuri că într-o cămăruță a hanului a murit marele revoluționar român. În partea opusă, pe peretele celeilalte aripi a clădirii, există o a doua placă. Citindu-i inscripția afli că aici, în anul 1866, a locuit și eroul național al poporului italian, Giuseppe Garibaldi. Fără să vrei înțelegi că drumurile oamenilor mari care au luptat pentru aceeași idee, de cele mai multe ori se aseamănă și chiar se încrucișează.

Cămăruța în care a închis ochii acela care a deschis fereastra spre lumină poporului român este locuită acum de octogenarul Giuseppe Pandellaro, pensionar de invaliditate al primului Război Mondial. Locatarul acestei odăi întunecoase, cu plăci de ciment pe jos, în care stau îngrămădite câteva scaune desperecheate, o măsuță demodată și un pat de fier, este foarte binevoitor cu vizitatorii. El dă

toate explicațiile celor care i le cer în legătură cu istoria acestei triste dar celebre locuințe.

Moş Giuseppe, deşi se străduieşte să pară în largul său, se simte totuşi stingherit în prezența acestor „signori" care, prin albul imaculat şi luminos al uniformelor şi prin scânteierea treselor aurii, scot parcă şi mai mult în evidență modestia locuinței.

Desigur, patul acesta ruginit nu este acelaşi în care, la 28 noiembrie 1852, s-a stins din viață după o lungă şi grea suferință marele nostru patriot. Pereții crăpați şi afumați, mucegaiul de sub ferestre şi întreaga atmosferă au rămas însă aceleaşi. În încăpere s-a lăsat o liniște desăvârşită. Este un moment de reculegere, de adâncă prețuire, un omagiu tăcut adus marelui dispărut.

Bălcescu! Torță vie a dragostei față de patrie, de la care luăm cu toții lumină, s-o trecem mai departe peste vremuri... Bălcescu, creierul şi inima fierbinte a Revoluției, cel care a turnat în paginile Istoriei lui Mihai Voievod, picătură cu picătură, propria sa viață, făcând să trăiască aievea primul domnitor care a scăpărat în noaptea veacurilor scânteia Unirii. Ochiul lui scrutător a văzut limpede în timp. De la el ştim că „istoria este cea dintâi carte a unei nații, căci întrânsa ea îşi vede trecutul, prezentul şi viitorul". Istoria adevărată nu este „biografia stăpânilor", ci înfățişarea vieții duse de popor în lunga sa ființă. Zguduitoare şi înălțătoare dovadă stă manuscrisul care poartă peceți de sânge, urme ale ultimelor hemoptizii.

„Minutele în care scriu sunt pline de întristare (...) Însumi cu o inimă sfâşiată de durere, mă lupt cu boala neîmblânzită, caut a câştiga timp asupră-i şi a o întrece în iuțeală, ca să pot lăsa fraților mei aceste pagini din viața părinților şi cad sleit de puteri (...) Şi cel din urmă al meu cuvânt va fi închinat ție, țara mea mult dragă!"

Aici, în această insalubră încăpere a închis ochii neîntrecutul dascăl al iubirii strămoşeşti, lăsând poporului său un neprețuit tezaur de învățătură. A murit singur, fără a avea la căpătâiul său vreo rudă sau vreun compatriot, ci doar un preot grec care i-a făcut molifta în grabă, din simplă datorie profesională, aşa cum se face de obicei calicilor. Moartea „străinului" a fost declarată de doi hamali din port, neştiutori de carte...

La toate acestea şi la altele s-a gândit fiecare dintre marinarii români în cele trei minute de reculegere.

Bătrânul Giuseppe, ocupantul de aproape 70 de ani al acestei cămăruţe, a avut ocazia să primească mulţi vizitatori români. El îşi aminteşte de vizita marinarilor de pe „Mircea" făcută în anul 1939. precum şi de venirea altor delegaţii.

În legătură cu bustul lui Nicolae Bălcescu din parcul Garibaldi. aşezat aici în anul 1969 din iniţiativa Academiei Române, bătrânul pensionar ştie foarte multe amănunte. Ca ultim locatar şi ghid voluntar al istoricului han, moş Giuseppe a fost invitat de onoare la festivitatea dezvelirii monumentului. După cum singur mărturiseşte. într-un fel se simte apropiat şi legat de acest„Garibaldi al românilor" care a suferit atât de mult pentru fericirea obidiţilor şi nedreptăţiţilor neamului său.

Imaginea casei de pe strada Butera nr. 24 va rămâne mereu vie în inima marinarilor noştri, căci ea a fost ultimul popas al unuia din marii ctitori ai României moderne.

În cea de-a treia zi de staţionare în port a navei-şcoală echipajul a vizitat împrejurimile oraşului Palermo şi Mănăstirea Capucinilor. Aici se găseşte cimitirul celor săraci, aşa-numita „groapă comună". După cum este cunoscut, toate eforturile făcute de statul român pentru a descoperi rămăşiţele pământeşti ale lui Nicolae Bălcescu, înhumat aici, au rămas fără rezultat. De aceea acest loc va rămâne în continuare mormântul marelui nostru Bălcescu. Puţin mai departe de cimitirul săracilor se găsesc Catacombele. Ce se poate vedea aici? Dar mai bine să-l lăsăm pe Armand Lanoux, autorul cărţii „Bel Ami sau viaţa lui Maupassant", să ne povestească ce a văzut Guy de Maupassant la celebrele Catacombe; căci ceea ce a văzut el în 1885, au văzut şi marinarii de pe „Mircea" acum, după nouăzeci de ani:

„Mii de morţi îmbrăcaţi, spânzuraţi, culcaţi, stând în picioare pe pământ, nişte marionete derizorii, îl privesc pe trecătorul cel rău. O pancartă spânzurată de gâtul lor indică numele şi data morţii. Ultimii sunt din 1882 (primii, din 1100 - n.a.). *IATĂ DECI CE A FOST UN OM, CU TREI ANI ÎNAINTE! TRĂIA, RÂDEA, MÂNCA, BEA, ERA PLIN DE BUCURII ŞI DE SPERANŢE! ŞI IATĂ-L ACUM!..."*

Pământul sicilian are ciudata însuşire de a mumifica cadavrele într-un an. Atunci familia le dezgroapă şi le atârnă într-o galerie. Guy parcurge cartierul femeilor: *„Şi mai burlesc decât al bărbaţilor, căci au fost gătite cu cochetărie. Capetele vă privesc strânse în dantele şi panglici de o albeaţă ca zăpada în jurul feţelor negre, putrezite, roase de strania muncă a pământului. Ciorapii par goi şi strâng ca nişte saci oasele picioarelor (...) Iată fetele tinere, hidoasele fete tinere! Ai zice că-s bătrâne, foarte bătrâne, aşa sunt de strâmbe. Au şaisprezece ani, douăzeci de ani... Ce oroare!"*

Ce s-ar putea adăuga?! Aproape nimic... Doar că acest spectacol sinistru şi dezolant poate fi văzut în schimbul câtorva lire, pe care un călugăr rotofei şi mieros, postat ca o santinelă la intrarea Catacombelor, le adună cu dexteritate într-un talger de la amatorii de senzaţii tari. Acest obiectiv turistic este poate singurul din Sicilia pe care, după ce l-ai văzut, nu mai simţi dorinţa de a întoarce măcar o singură dată capul înapoi, ca să-l revezi. Odată ieşit la lumina soarelui, îţi doreşti din toată inima să uiţi cât mai repede imaginile macabre - pentru care, culmea, ai şi plătit să le vezi - dar acum nu mai poţi scăpa de ele.

Blestemată curiozitate!

*

Numărul şi numele exact al obiectivelor vizitate în Sicilia cu greu şi numai în mică măsură ar putea fi amintite. Au fost atât de multe...

La dejunul oferit de nava-şcoală „Mircea", pe lângă prefectul insulei, dr. Aurelia Lagrassa, primarul oraşului, col. Giacomo Marchelo, comandantul bazei cpt. Giuseppe Tolonelo şi alte personalităţi, a participat şi Cardinalul Siciliei, Saltere Pappaldo. La sosirea înaltului prelat toate doamnele şi domnişoarele care însoţeau oficialităţile s-au înclinat, făcând adânci reverenţe. Cardinalul, căruia i s-a rezervat un loc de cinste la masă, s-a dovedit a fi un excepţional om de societate, pe cât de volubil, pe atât de spiritual.

Depunerea de coroane de flori la busturile statuilor lui Bălcescu şi Garibaldi, în parcul Inglese, a fost ultima activitate a marinarilor români, cu care, de fapt, s-a încheiat şi vizita la Palermo.

Cu o oră înainte de plecarea navei (18 septembrie 1975), un frumos car alegoric, ornat cu ghirlande de flori şi panglici colorate, a staționat lângă schela bricului. Un grup de tineri şi tinere îmbrăcați în pitoreşti costume populare a prezentat cu multă însufleţire un recital de cantonete. În acordurile mângâietoare ale muzicii meridionale „Mircea" s-a desprins încet de cheu, salutând la rândul său prin sunete prelungi de sirenă despărțirea de aceşti oameni minunați, de ospitalierul pământ al Siciliei, de locul unde doarme, etern şi viu, Nicolae Bălcescu.

La 24 septembrie 1975 nava-şcoală „Mircea" acostează în portul de bază, Constanța.

În acest important marş de practică şi reprezentare, care a durat 80 de zile, s-au parcurs 7.744 mile marine, dintre care 1.416 cu velele şi 6.358 cu motorul.

O SUTĂ OPTZECI DE ZILE ÎNTRE CER ŞI APĂ

Ianuarie 1976. În a doua decadă a lunii „Mircea" vizitează Sevastopolul avându-l la bord pe comandantul Marinei militare, contraamiralul Sebastian Ulmeanu, după care este urcat pe docul plutitor al Şantierului Naval Constanța. Se execută acum o revizie amănunțită a corpului, maşinilor, instalațiilor, arboradei şi greementului. Această „vizită medicală" este necesară deoarece în primele zile ale lunii martie nava va pleca în cel mai lung marş de instrucție pe care l-a făcut vreodată. În afară de navigația la larg, în itinerariul său sunt cuprinse 12 porturi de pe 4 continente, iar timpul necesar parcurgerii drumului este de 6 luni.

Cu ocazia acestui marş bricul va participa şi la serbările navale ce se vor desfăşura în porturile de la Atlantic ale Statelor Unite ale Americii sub genericul „Operation Sail 1976", serbări prilejuite de împlinirea a 200 de ani de la obținerea independenței statului american.

Joi 4 martie 1976, la ora 10, „Mircea" s-a desprins de cheu începând lunga sa călătorie.

Marşul intonat de fanfară şi sunetele prelungi ale sirenei dau o notă în plus de emoție, făcând ca momentul despărțirii să fie trăit mai intens.

Marinarii de pe navă fac semne de „rămas bun!", în timp ce cei dragi, care rămân, îşi flutură batistele. Din când în când o mamă, o soție sau o prietenă îşi duce pe furiş batista la ochi, dar repede, să nu fie văzută şi să nu strice dispoziția celor care pleacă.

Jumătate de an de despărțire...

Bricul a ieşit în larg. De la această depărtare siluetele oamenilor sunt foarte estompate, dar batistele se văd încă fluturând.

La ora 16 bricul transmite prima radiogramă:

Către Comandantul Marinei Militare,

Ieşind din apele teritoriale ale Republicii Socialiste România, echipajul N.S. „Mircea" vă mulțumeşte pentru încrederea acordată şi vă asigură că nu va precupeți nici un efort pentru executarea

misiunii primite, făcând cinste culorilor Republicii Socialiste România.

Comandantul marşului,
Comandor Alexandru Hârjan

După 20 de minute se primeşte răspunsul:

Către comandantul marşului, N.S. „Mircea",

Cu prilejul plecării în marşul de instrucţie 1976, în numele Consiliului Militar al Marinei Militare şi al meu personal, vă urez dumneavoastră şi întregului echipaj noi şi importante succese în procesul de instrucţie şi învăţământ, să dovediţi o înaltă pregătire marinărească şi să reprezentaţi cu cinste şi demnitate culorile patriei noastre.

Drum bun!

Comandantul Marinei Militare,
Contraamiral Sebastian Ulmeanu

Conţinutul radiogramei primite este adus la cunoştinţa întregului echipaj

La data de 5 martie, la ora 18, „Mircea" intră în Bosfor, iar după o oră şi jumătate, în Marea Marmara. Timpul este nefavorabil navigaţiei cu vele: vizibilitate proastă şi ninsoare cu intermitenţe. Nici în Egee situaţia meteorologică nu era mai bună şi, după prognozele meteo, acelaşi lucru va fi şi în Mediterana. Totuşi se încep exerciţiile în arboradă. Se lucrează foarte greu, hula este lungă şi puternică, ceea ce înseamnă că în partea vestică a bazinului mediteraneean s-a dezlănţuit furtuna.

Suntem în ziua de 11 martie; distanţa între Bizerta şi Alger este străbătută cu viteză scăzută din cauza valurilor din ce în ce mai mari şi a vântului care a crescut în intensitate.

După încă două zile de marş, bricul se găseşte în zona centrală a tempestei. Pentru ameliorarea situaţiei se schimbă drum spre insulele Baleare, în aşa fel încât nava să primească valurile şi vântul din prova.

În aceste condiţii se înaintează foarte greu, în schimb ruliul este foarte diminuat, iar valurile care se scurg în lungul corpului navei inundă într-o mai mică măsură puntea. Tangajul rămâne însă foarte puternic, bricul intră cu bompresul în apă rămânând cu elicea în aer.

ca după aceea să fie aruncat în partea opusă. Bine ermetizat, el se afundă în valuri, urcă pe creste, drept sau înclinat, dar merge înainte.

Tinerii marinari care îl văd pe „Mircea" pentru prima dată în luptă cu furtuna sunt extaziați, cu tot greul situației și răul de mare. Abia acum înțeleg ei că tot ceea ce s-a spus despre calitățile nautice ale acestui velier este purul adevăr.

În apropierea continentului furtuna este mai slabă, fapt ce permite continuarea drumului.

La 17 martie bricul trece prin strâmtoarea Gibraltar și intră în Atlantic.

Contrar așteptărilor, oceanul este ospitalier. Valurile sunt potolite iar vântul, promițător navigației cu vele.

Cu toate aripile întinse, „Mircea" se îndreaptă spre insulele Canare. Vremea se înrăutățește brusc. Începe din nou lupta cu valurile. Dar bricul se apropie de Arhipelag.

Dintre insule, trei sunt mai mari și anume: Tenerife, Fuertaventura și Gran Canaria. În ultima se găsește și portul Las Palmas, spre care se îndreaptă bricul.

Portul, fondat în 1478, este astăzi un important punct de tranzit al navigației maritime. Peste 13.000 de nave acostează anual în danele lui, din care aproximativ jumătate sunt traulere. Aici navele venite de pe toate meridianele globului își fac aprovizionarea cu combustibil, apă și alimente proaspete, după care pornesc din nou în cursă.

La 22 martie ora 7,45 „Mircea" a acostat în portul Las Palmas, la cheul oficial „Generalisimul Franco". Este întâmpinat de oficialitățile civile, militare, și de populația locală venită în număr foarte mare pe cheul portului.

Programul alcătuit de conducerea Marinei de Război spaniole a fost foarte bogat și variat. Astfel, datorită numeroaselor mijloace de transport rutiere și navale puse la dispoziție non-stop, tot echipajul navei-școală „Mircea" a putut cutreiera întreaga insulă Gran Canaria, vizitând cele mai importante obiective de interes istoric și turistic. Printre acestea s-au numărat numeroasele monumente construite la sfârșitul secolului al XV-lea, Casa lui Columb, Grădina botanică, Reședința primilor guvernatori ai insulei și Muzeul Epocii

columbiene. În afara obişnuitelor întâlniri cu reprezentanţii puterii locale, în cinstea marinarilor români a fost dat un frumos spectacol folcloric la teatrul de vară, la care au participat un număr de 40 de tineri dansatori şi dansatoare în costume tradiţionale, viu colorate.

Înainte de a se încheia spectacolul, comandorul Hârjan. împreună cu comandantul navei, Ispas, hotărăsc să trimită în oraş doi tineri cadeţi pentru a cumpăra un coş cu cele mai frumoase flori pe care le vor găsi, astfel ca, la sfârşit, fiecărui membru al ansamblului să i se ofere o floare. Cei doi marinari s-au descurcat de minune. dând dovadă de bun gust, rapiditate, dar mai ales de discreţie.

Când ultimele acorduri ale orchestrei marcau sfârşitul spectacolului şi întreaga asistenţă s-a ridicat în picioare aplaudând frenetic, cei doi marinari au urcat pe scenă cu coşul de orhidee.

Când prima dansatoare a primit floarea, a considerat că merită să-i îmbrăţişeze pe cei doi „lupuşori de mare" şi să-i sărute. Urmându-i exemplul, colegele ei au procedat la fel.

Plăcut surprinşi de această latură a protocolului local, marinarii noştri au preluat iniţiativa; dar, furaţi de miraj, n-au observat că şirul frumoaselor grancanariene se terminase şi... urmau bărbaţii. Astfel că primul dintre dansatori, înainte de a apuca să facă cel mai mic gest de împotrivire, s-a trezit îmbrăţişat şi pupat cu foc. Confuzia a fost mult gustată şi ovaţionată, cum s-ar spune, la scenă deschisă, mai ales de către tinerii spectatori aflaţi în sală. Cadeţii au ştiut însă să iasă cu bine din încurcătură, cerându-şi scuze şi explicând că eroarea s-a datorat costumelor aproape identice ale dansatorilor, la care s-a adăugat părul deosebit de lung şi de bogat al tânărului în cauză.

O plăcută surpriză pentru toţi cei de pe „Mircea" a constituit-o sosirea la bord a unei delegaţii de marinari de pe navele comerciale „Galaţi", „Craiova", „Milcov" şi „Polar I", aflate în tranzit în Las Palmas. Grupul marinarilor, compus din comandanţi de nave şi ofiţeri, este condus de către comandorul în rezervă Gigel Constantinescu, fost profesor la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân", iar acum comandantul navei colectoare frigorifice a Flotei de pescuit oceanic, „Polar I".

Venirea neaşteptată a acestor oaspeţi la bordul bricului este. dacă se poate spune aşa, o întâlnire „de inimă" atât pentru gazde, cât

şi pentru musafiri. În mare grabă s-au luat măsurile necesare. Întâmpinarea grupului de marinari din Flota comercială şi de pescuit oceanic este făcută cu tot protocolul care se acordă înaltelor personalităţi.

Garda de onoare, serviciul de cart cu sifleele şi comandantul navei sunt la posturi. Când s-a dat onorul iar căpitanul-comandor Ispas i-a prezentat raportul fostului său dascăl, urându-i bun venit la bordul lui „Mircea", lui şi însoţitorilor lui, ochii bătrânului lup de mare s-au înrourat.

Ciudată şi tulburătoare este vraja acestei „corăbii" asupra tuturor celor pe care i-a purtat sub aripile sale... Nici revederea casei părinteşti sau a uliţei copilăriei nu sunt atât de răscolitoare. Şi apoi, nu-i puţin lucru ca ofiţeri de pe patru nave româneşti să se întâlnească la mii de mile marine depărtare de ţară cu „matca" Marinei Naţionale a României!

După vizitarea compartimentelor bricului, unde cândva au studiat ori au dormit în hamace, oaspeţii au fost invitaţi în careul navei, unde, la un păhărel de ţuică bătrână şi la un şpriţ, însoţite de o gustare cum numai bucătarul Tudor ştia să pregătească, a început rememorarea clipelor petrecute cu ani şi ani în urmă la bordul navei-şcoală.

La o jumătate de oră de la plecarea musafirilor, pe dană şi-a făcut apariţia o dubiţă frigorifică plină cu cele mai variate şi apreciate produse piscicole, începând cu fileurile de ton şi terminând cu stavrizi, macrouri şi scrumbii. Cutiile cu caracatiţe, calamari, sepii şi multe asemenea delicatese erau însoţite de reţete culinare în măsură să satisfacă cele mai rafinate gusturi ale gastronomilor din occidentul sau extremul orient al Terrei.

Pe timpul staţionării în portul din Gran Canaria „Mircea" şi-a făcut plinul de apă, alimente şi combustibil, precum şi unele revizii tehnice, în special la maşini.

În ziua de 26 martie 1976, la ora 8, bricul a părăsit portul Las Palmas şi, pe „Drumul lui Columb",ocolind insulele Capului Verde, se îndreaptă spre Ecuator.

Următoarea escală prevăzută în planul de marş al navei-şcoală româneşti este portul brazilian Recife.

Întrucât în Brazilia apăruseră unele demonstrații de protest stradale cu caracter politic îndreptate împotriva guvernului, intrarea în apele teritoriale şi în portul Recife a fost contramandată de către autoritățile braziliene din motive de securitate.

În fața unei asemenea situații, „Mircea“ s-a îndreptat spre portul venezuelean La Guaira, intrarea în port fiind programată pentru ziua de 30 aprilie 1976.

Distanța până aici nu va fi parcursă în linie dreaptă. Fiind vorba despre un marş de instrucție, viitorii ofițeri de marină vor face aprofundate studii privind cunoaşterea zonei, curenților, formarea şi evitarea cicloanelor. Se va pune mare accent pe perfecționarea deprinderilor în rezolvarea problemelor de navigație astronomică. începând cu identificarea rapidă a aştrilor şi terminând cu punerea punctului navei pe hartă. Familiarizarea cu exploatarea aparaturii sofisticate de navigație şi cu toate instalațiile de la bordul navei. cunoaşterea şi măsurarea forței vânturilor şi a direcției acestora, a curenților şi a tuturor factorilor care pot influența siguranța navigației. se face prin exerciții repetate în cele mai diverse situații. Antrenamentele în strângerea şi desfăşurarea velelor, brățările vergilor la schimbările de drum sau voltele în vânt, contribuie şi ele din plin la formarea curajului, bărbăției, priceperii şi la însuşirea meseriei apelor.

Nu-i uşor să lucrezi noaptea în condiții de furtună, la zeci de metri înălțime, când vântul îți smulge vela din mână, iar tu ai drept centură de siguranță doar propriii tăi muşchi şi dorința de a izbândi. Însă, o dată învinsă frica de moarte, teama, te naşti pentru a doua oară...

În timpul acestui lung marş de instrucție se vor ține şi examenele de promovare ale cadeților şi elevilor în anul următor. examene care au un caracter atât teoretic, cât şi practic.

Totuşi moralul tinerilor nu trebuie influențat de activitățile care. într-un fel, pot deveni obositoare şi monotone fără alte variații sau surprize decât cele oferite de ocean. Organizatorii marşului au prevăzut din timp toate acestea, până în cele mai mici amănunte. Astfel, la bordul bricului se găseşte un adevărat depozit de filme artistice şi documentare, sute de discuri şi benzi de magnetofon.

RedAbaris@2014

jocuri de şah, table sau remi. Nava are o brigadă artistică capabilă să prezinte un program bogat şi variat, iar în ceea ce priveşte orchestra, vorba marinarilor, „Jos bereta!"

Printre altele, pe lista activităţilor cultural-artistice şi sportive în perioada traversării Atlanticului figurează zece programe muzicale, 4 montaje literar-muzicale, concursuri „Cine ştie, câştigă" pe cele mai diverse teme, întreceri sportive marinăreşti şi campionatul de box, care va desemna campionii Atlanticului pe categorii de greutate.

Programul, afişat pe un panou special la puntea centru, este consultat cu viu interes.

Ca la orice spectacol de prestigiu în premieră sau întrecere sportivă, nu lipsesc emoţiile. Toţi cei din cartul liber se grăbesc să ocupe locurile cele mai bune, în timp ce „Mircea", cu vânt slab dar cu toate pânzele sus, se îndreaptă spre noul continent.

Deşi în orele târzii ale după-amiezii oboseala de peste zi ar trebui să se acumuleze, ea dispare complet.

Dintre activităţile culturale, cele mai gustate sunt serile de poezie în care sunt recitate versuri din Eminescu, Bacovia, Blaga şi mulţi alţii. Fondul muzical bine ales, recitatorii de excepţie, pustietatea oceanului şi bineînţeles frumuseţea nopţilor tropicale, dau valenţe cu totul neobişnuite acestor întâlniri de suflet de la „piciorul catargului".

În prim-planul activităţilor sportive se situează boxul. Respectivele gale rămân cele mai gustate şi dinamizante dintre confruntările bărbăteşti organizate la bord. Ele se desfăşoară după tipicul marilor întreceri: reclamă privind combatanţii, numele acestora (cu poreclele respective), palmaresul fiecărui pugilist pe categorie de greutate, pronosticuri şi, bineînţeles, pariuri pe ţigări. Întrucât aproape toţi boxerii au o înălţime şi o greutate apropiată, nu s-au putut constitui decât trei categorii: semiţânţar, aşchie şi... peste 70 de kilograme. Iată câteva nume înscrise pe afiş şi difuzate în repetate rânduri la staţia de radioamplificare, în ziua finalelor pentru desemnarea campionilor Atlanticului:

Categoria semiţânţar: Vică „Dărâmătoru'" (Pârţan) contra Gică „Dinamită" (Căcărează);

Categoria aşchie: Nae „Bombardieru'" (Fleaşcă) contra Dorel „Buzdugan" (Mucea);

Categoria peste 70 kg: Relu „Uragan" (Molea) contra Nicu „Trăznet" (Adormitu).

În afara campionatului, în deschidere, un meci demonstrativ susținut de doi aşi ai nobilului sport cu mănuşi ale căror nume vor fi cunoscute doar la urcarea în ring. Ca la orice întâlniri pugilistice de prestigiu, nu lipsesc arbitrul de ring, brigada de arbitri judecători (cu foile de punctaj subțioară), medicul şi comandantul sau ofițerul secund, care au dreptul să întrerupă meciurile sub diferite pretexte atunci când constată că spiritele s-au încins prea tare, depăşind limitele sportivității.

În timp ce maseurii îi frecționează pe potențialii campioni, ei au grijă să le scrie pe spinări cu vopsea poreclele şi tot felul de cuvinte pline de haz, care îi distrează grozav pe spectatori. La colțurile ringurilor, în afară de cele două scaune, au fost aduse din timp ghiordele cu apă dulce, prosoape, cutii cu vaselină, sifoane şi... furtunul cu apă sărată de ocean.

Ca de obicei, suporterii intră în acțiune înainte de a-şi face apariția combatanții. La rândul lor, boxerii sunt înveşmântați în pelerine cu glugi improvizate din cearceafuri, fiind înconjurați de antrenori şi de fani. Ca orice vedete, cu gesturi teatrale, ei simulează lovituri devastatoare vânturându-şi mănuşile în aer şi scrâşnind din dinți. În fața acestor demonstrații de forță, galeria intră în delir. Siflee. tobe, trompete, portavoce, linguri şi cratițe, clopotul de la ancoră. inclusiv vaca (sirena de ceață) fac un zgomot infernal.

Să spicuim acum, la întâmplare, câteva impresii consemnate în jurnalul personal al cunoscutului umorist bucovinean Ananie Gagniuc, pe atunci student în anul II al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân", referitoare la viața şi activitățile de la bordul navei pe timpul traversadei Atlanticului:

Este o căldură infernală, am transpirat şi în c... Noi de fapt nu facem traversada Atlanticului, ci îl vânturăm. În ceea ce mă priveşte sunt sătul de toată învârteala asta. Drămuitul timp liber pe care îl am la dispoziție îl folosesc pentru a învăța limba spaniolă. Am făcut

progrese reale. Dialoghez de unul singur. Îmi pun tot felul de întrebări şi tot eu răspund, după care mă verific cu dicţionarul.

Astăzi mă întâlnesc în ring, într-un meci amical, la categoria 75 kg, cu colegul meu Gruiencu. Sper să rămân în picioare până la gongul final. Ca să-mi îmbunătăţesc şansele de supravieţuire, devenind mai apt pentru ricoşeuri, m-am bărbierit în cap şi m-am uns peste tot cu vaselină. Totuşi mă bântuie tot felul de gânduri pesimiste Dacă îmi scapă nebunul ăla una în organul olfactiv, degeaba ştiu unde e infirmeria. Desigur mai sunt şi alte soluţii nu tocmai onorabile, dar salvatoare. Eu de fapt sunt un foarte bun cătărător şi, la nevoie, de pe ring pot urca direct pe catarg...

Nu ştiu dacă voi mai avea fericirea să scriu în jurnalul acesta. Oricum, ca om prevăzător şi în deplinătatea facultăţilor mintale (răsucirile navei în mijlocul Atlanticului încă nu mi le-au alterat), îmi întocmesc din timp testamentul care sper să nu fie atacat de cei ce se vor considera nedreptăţiţi că au primit prea puţin.

Las sectorul meu de curăţenie de pe teugă, împreună cu toate ustensilele (raşchetă, mătură, coadă et.c) şi saponada, pasta de furbişat, celui mai bun prieten al meu, Coco,

Lui Voicu,care îmi este tot atât de apropiat, serviciul de veselar. Iar lui Boz, cheia de la chesonul meu, unde păstrez acest caiet, împreună cu toate drepturile de autor care mi se cuvin dacă acest jurnal, prin strădaniile lui, va vedea lumina tiparului.

31 martie 1976.

...Meciul de box s-a terminat cu bine... Să fiu iertat, însă, că scriu strâmb şi încalc rândurile, dar nu mai văd decât prin ceaţă, cu un ochi, şi scriu cu mâna stângă. Restul e în gips...

...Sâmbătă, astăzi, avem program administrativ şi de sac. Se scot la aerisit hamacele şi ne spălăm lenjeria de corp cu apă dulce. Este o adevărată risipă să folosim apa din tancurile navei în condiţiile de raţionalizare care s-au aplicat.

Toţi regretăm că Pârvan, colegul nostru, şi-a spălat ciorapii pe care nimeni nu bănuia în ce cotlon al santinei şi-i ascunsese. Erau de fapt unicul mijloc de supravieţuire al echipajului în caz de naufragiu. Aşa cum afirma un coleg care îl văzuse încălţat cu ei, un singur ciorap de-al lui Pârvan căzut în apă pune pe fugă toţi rechinii din

zonă, pe o rază de 10 mile marine... În această dimineață, fiind în serviciul de cart, am trăit un eveniment neobişnuit. Ca niciodată, globul soarelui a apărut la orizont mult mai mare şi mai roşu decât de obicei. Am pus această fluctuație pe seama particularităților zonei tropicale, despre care ştiam încă prea puțin. Dar, de neimaginat! După un urcuş spectaculos soarele s-a oprit, apoi a început să coboare vertiginos spre linia orizontului, în timp ce un vânt înghețat, iscat din senin, se făcea din ce în ce mai simțit. Am considerat că toată tărăşenia asta nu-i de-a bună. În goană, am coborât în cazarmă să-mi iau centura de salvare de pe cheson. Când am ajuns, un scurt-circuit inexplicabil a făcut ca încăperea să intre într-o beznă totală. Pe bâjbâite, am găsit-o. Fără să o mai leg, din trei salturi am fost pe punte

Deşi nu s-a dat prin sonerii nici un semnal de alarmă, întregul echipaj, asemenea păsărilor şi viețuitoarelor care prevăd cataclismele, a năvălit pe puntea navei într-o debandadă greu de imaginat. Comandantul şi ofițerii se străduiau din toate puterile să restabilească ordinea.

Tocmai când încercam să găsesc o explicație plauzibilă uluitoarelor fenomene ce se petrecuseră sub ochii noştri, s-a primit prin stația radio un aviz transmis prin frecvențele rezervate situațiilor de pericol de către Centrul meteo şi seismologic din Miami, în care se preciza: „Toate navele aflate în Oceanul Atlantic, între Ecuator şi Tropice, să ia urgent toate măsurile de supraviețuire în vederea confruntării cu puternice cicloane care s-au produs instantaneu, din motive necunoscute. Valurile depăşesc înălțimea de 16 metri, iar viteza vântului este de 280 km/h."

Un minut mai târziu primim o nouă radiogramă, de această dată din țară, prin care eram înştiințați să nu intrăm în panică, întrucât pericolul trecuse. Aşa cum precizau observatorii Centrului de Cercetări din Tokio, perturbarea se produsese datorită ieşirii Pământului cu 3° în afară față de axa sa de rotație, din cauze încă neelucidate.

Tocmai mă pregăteam să-mi fac pe ascuns nişte cruci mari, când un coleg din spatele meu a strigat disperat, ca muşcat de şarpe: „Ne scufundăm!" Într-adevăr, la orizont apăruse un val uriaş, pe

lângă care cel mai mare tsunami, văzut în filme, ar fi fost doar o bălăceală într-un lighean cu apă. Masele supraîncălzite de aer, care îl precedau ca o avangardă, mi-au biciuit fața. Brusc, nava s-a înclinat la 60°. Mi-am zis „Scape cine poate!" şi, fără să mai stau pe gânduri, am încălecat balustrada sărind în valuri. Am tresărit. Când am deschis ochii, în jurul meu toți colegii mei dormeau greu, dar liniştiți, în hamace, după o zi grea de trudă. Uf!... Ce coşmar am avut!...

Treptat, m-am dezmeticit. Răsuflu uşurat, ştiindu-mă în siguranță. Centura de siguranță stă cuminte la locul ei, pe cheson, în timp ce ventilatorul toarce încet, împingând aerul răcoros adus pe conducte de afară şi care îmi gâdilă fruntea brobonită de sudoare.

Ca de obicei, vecinul meu, Cioacă, aşa cum îl dezmierdăm noi, doarme pe spate şi sforăie. Lângă el, Victoraş bolboroseşte prin somn. Mă gândesc dacă nu era lângă mine când am primit radiograma din Miami...

Privirea mi se opreşte pe calendarul din perete, atârnat sub lumina albăstruie a becului de veghe. Îmi forțez puțin ochii şi citesc: 1 aprilie 1976. Rânjesc scărpinându-mă în cap, apoi mă uit la ceas. Este abia ora 4. Până la deşteptare mai am două ore bune de somn. Ce fericire!...

Zilele sunt foarte călduroase. Mercurul termometrelor oscilează în jurul a 40°C. Puntea din lemn de tec a navei fumegă în timp ce este udată din abundență cu apă din ocean. Evaporarea este aproape instantanee. Nopțile tropicale sunt însă neasemuit de frumoase. Trecerea de la lumina soarelui la cea a aştrilor nopții se face într-un timp foarte scurt. Amurgul este practic nesesizabil. O dată cu dispariția soarelui, la orizont încep să licărească stelele asemenea unor scântei care cresc apoi în intensitate, aşa cum suntem obişnuiți să vedem pe cupolele sălilor de teatru luminile, după terminarea spectacolelor. Pe firmamentul întunecat al boltei cereşti fără hotare se disting stelele din triunghiul marinarului: Altair, Vega, Deneb, apoi Crucea Sudului, din Constelația Centaurului, precum şi Steaua Polară, cea mai estompată.

„Mircea“ navigă acum într-o zonă în care abundă peştii zburători. Echipajul este încântat de vizita acestor „planoare vii“, capabile să plutească în aer sute de metri. Noaptea, peştii zburători sunt atraşi de luminile navelor. Sute şi sute de asemenea exemplare s-au lovit de velele inferioare ale bricului, căzând pe punte, spre bucuria bucătarului.

La rândul lor delfinii se joacă în prova navei, prezentând marinarilor adevărate numere de acrobaţie. După părerea generală (bazată pe observaţii) , când delfinii se simt priviţi şi admiraţi devin mai jucăuşi, încercând să demonstreze oamenilor ce sunt ei în stare. Cârdurile de caşaloţi, care iniţial au fost confundate cu cele de balene. au îndrăgit probabil bricul în aşa măsură încât nu se mai pot desprinde de el.

De câteva zile, însă, „Mircea“ este urmărit îndeaproape de cârduri întregi de rechini.

Întrucât oceanul era foarte calm şi vântul, aşa cum spun marinarii, căzuse complet – situaţii frecvente în apropierea Ecuatorului – comandantul a hotărât să strângă velele, astfel ca nava să rămână câteva ore în derivă. În acest interval de timp s-au lăsat toate bărcile la apă şi s-au întins schelele, astfel ca mateloţii să cureţe şi să pitureze bordajele în vederea intrării în portul La Guaira.

O parte dintre marinarii care nu participau la aceste activităţi şi-au încercat norocul la pescuit dorade. După câteva modificări empirice făcute lingurilor, în ceea ce priveşte forma şi culoarea. pescarii şi-au încercat puterile. Doradele au început să vină una după alta, fiecare cântărind de la un kilogram în sus...

Căpitanul-comandor Costică Dediţa, un înrăit pescar de guvizi şi stavrizi, care, în condiţiile nou create, se reciclase în prinderea macrourilor, îşi încearcă norocul şi la rechini. Un cârlig de oţel (carmac) folosit pentru a agăţa carnea în camera frigorifică este ascuţit bine la vârf cu pila şi transformat într-o undiţă potrivită scopului urmărit. Pentru siguranţă, este legat cu o saulă din fire mătăsoase şi elastice din dacron, groasă de un deget. În cârlig este legat cu o sfoară de cânepă un hartan de carne de peste un kilogram. Odată undiţa devenită operativă, este aruncată în ocean. O muşcătură fulgerătoare şi momeala, cu tot cu cârlig, dispare în adâncuri. Este de

necrezut cum a reuşit această creatură să reteze saula groasă şi câlţoasă, care nici sub tăişul cuţitului nu cedează cu una, cu două! Operaţia se repetă, dar de această dată cârligul este legat mai întâi cu un cablu de oţel şi apoi cu o saulă. Atacul este tot atât de neaşteptat; acum, însă, sârmele împletite rezistă dinţilor de ferăstrău ai rechinului. Lupta acerbă începe. La un capăt al saulei, marinarii; la celălalt, cel mai desăvârşit ucigaş al mărilor. După o confruntare care a durat o jumătate de oră, cu ajutorul cângilor, rechinul este adus fără menajamente pe punte.

Este un respectabil exemplar de rechin albastru în jur de doi metri. Se zbate şi se rostogoleşte cu atâta furie încât nimeni nu-i poate sta în preajmă. Curios: nu are o privire tulbure, vulturească, ci una senină, dar rece. Scrâşnetul dinţilor care se căznesc să foarfece cablul metalic are în el ceva înfiorător, care te face să simţi gheaţă de-a lungul şirei spinării cu toată canicula unei după-amiezi tropicale. Dar o lovitură de secure aplicată cu precizie şi îndemânare la baza craniului îi potoleşte dansul, nu însă şi convulsiile. Peste aproximativ un ceas, după ce scenele luptei fuseseră imortalizate pe peliculele aparatelor de fotografiat şi de filmat, marinarii asistă la o adevărată lecţie de biologie, aflând multe lucruri mai puţin cunoscute despre viaţa rechinilor, prezentate cu competenţă de căpitanul-comandor Ştefănescu Simion.

Ofiţerul în cauză, profesor la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân", a fost detaşat, împreună cu mulţi alţi maiştri din Marina militară, la Flota de pescuit oceanic ce avea nevoie acută de cadre cu înaltă calificare pentru o perioadă îndelungată.

În decursul anilor petrecuţi pe ocean, în împărăţia gheţurilor veşnice ale Nordului sau la Capul Bunei Speranţe, cel mai sudic punct al Africii, căpitanul-comandor Ştefănescu a avut multe ocazii, unele chiar nedorite, să urmărească viaţa şi comportamentul acestor asasini perfecţi.

Aflaţi la ultima verigă de sus a lanţului trofic al vieţuitoarelor marine, rechinii nu ezită să ucidă oameni atunci când condiţiile le permit. Aceşti peşti inteligenţi, senzitivi, excepţional dotaţi şi înarmaţi, pot detecta o picătură de sânge rătăcită în apa oceanului la o

distanță de 400 m, văd foarte clar viitoarea victimă de la 30 de metri. iar în timpul urmăririi şi atacului pot depăşi viteza de 7 m/sec.

În afara obişnuitelor simțuri, rechinul îl are şi pe acela de a localiza prada datorită biocurenților emişi de aceasta. Flotabilitatea pozitivă sau negativă nu o realizează însă ca ceilalți peşti, cu ajutorul băşicii cu aer, ci prin intermediul uleiului aflat în ficat, al cărui volum este egal cu o treime din greutatea sa.. Spre deosebire de toți ceilalți răpitori, acest prădător poate ataca din toate direcțiile, adică de sus, de jos, din dreapta, stânga, spate sau față...

După ce fârtatul nostru a fost legat, întins şi imobilizat, medicul bordului, chirurgul Ştefan Săeşan, cu ajutorul unui cuțit de tranşat carne luat de la bucătărie, ascuțit ca un brici, îl spintecă de sus până jos după mari eforturi, datorită pielii groase şi aspre ca un şmirghel.

Cârligul cu bucata de carne nu a fost găsit în gură, aşa cum am fi crezut, ci în stomacul extraordinar de mare al acestei nesățioase creaturi, alături de tot soiul de peşti, calamari şi caracatițe încă nedigerate. Gura, o maşină infernală de sfârtecat şi de rupt. asemănătoare întrucâtva cu o capcană pentru lupi, dar mult mai puternică şi mai eficace datorită şirului dublu de dinți, îți dă de înțeles că, o dată pusă în funcțiune, orice încercare de scăpare a victimei este exclusă.

Surpriza a fost lăsată la urmă...

Pare de necrezut, dar inima rechinului pulsează absolut normal. Cu ajutorul aceluiaşi cuțit, chirurgul îi taie arterele şi venele. Masa de muşchi sângerândă aflată în mâna lui îşi vede nestingherită de treabă.

La sfatul căpitan-comandorului Ştefănescu, este aruncată într-un gheordel cu apă de ocean. Nimeni nu mai mişcă în jur. În gheordel, în apa care s-a colorat în rubiniu, contracțiile inimii devin din ce în ce mai puternice, producând chiar mici valuri. A doua zi la ora 8, deci după aproximativ 18 ore, inima rechinului, deşi mai slab. pulsa încă...

Desigur pentru biologi - deşi acest fapt le este cunoscut - experiența respectivă ar fi trezit mult interes şi ar fi fost urmărită până la capăt. Marinarii au simțit însă o puternică repulsie față de extraordinara vivacitate a organelor acestui necruțător dușman al

naufragiaților, motiv pentru care, nemaiavând răbdare să aştepte un posibil stop cardiac, au deşertat gheordelul în ocean.

18 aprilie 1976. În Jurnalul de bord al navei-şcoală „Mircea" găsim consemnat: *Cea mai sudică latitudine atinsă pe timpul marşului a fost* $\varphi = 08°30'7''$.

20 aprilie 1976 (din acelaşi Jurnal): *S-a executat traversada Oceanului Atlantic cu velele de la insulele Canare-Las Palmas până la insula Tabargo-Marea Caraibilor, parcurgându-se un număr de 3.321 mile marine cu o viteză medie de 5,35 noduri. Ceea ce corespunde cu 128,4 mile marine pe zi.*

„Mircea" îşi continuă călătoria spre țărmurile Americii Latine. Legătura cu țara este permanent menținută pe calea undelor.

Aparent ziua de 26 aprilie este la fel ca toate celelalte. În realitate, la această dată „Mircea" avea să confirme încă o dată că este un demn purtător al tradițiilor lăsate moştenire de înaintaşul său, „Veteranul valurilor".

Cu zece ani în urmă, pe puntea bătrânului velier, Jean Bart semnase de primirea mandatului ce reprezenta Premiul Academiei Române pentru lucrarea sa „Jurnal de bord", gen literar care constituia o premieră în literatura noastră. Printr-o radiogramă trimisă în țară, scriitorul Radu Teodoru, marinar prin adopțiune - aflat la bordul bricului pentru documentare - este înştiințat că romanul său istoric „Vulturul" a fost distins cu... Premiul Academiei Române pe anul 1974.

Au mai trecut câteva zile. După ocolirea insulelor Antilelor Mici, locuri ce amintesc de al treilea itinerar al corăbiilor amiralului Columb (1498), dar şi de bârlogul buncadierilor (înaintaşii piraților din Marea Caraibilor, ai căror descendenți şi-au stabilit reşedința în insula Thortuga), bricul se apropie şi mai mult de Venezuela.

Se navigă într-o zonă în care oceanul colcăie de meduze. Din cauza lor apa şi-a schimbat culoarea verzuie în roşu cărămiziu. Datorită acestei mase gelatinoase compacte, desigur că viteza de înaintare a navei este foarte uşor încetinită.

În dimineața zilei de 30 aprilie 1976 „Mircea" a intrat în apele teritoriale ale „Coastei perlelor", aşa cum a fost ea denumită de

primii navigatori spanioli. Pe vergile velierului s-au oprit să se odihnească nişte păsărele de mărimea vrăbiilor, viu colorate. În jurul navei au apărut şi fluturi. Din cauza pâclei lăptoase, ţărmul se distinge vag. Portul La Guaira este ascuns încă vederii. Primul care se lasă parţial văzut este un munte de peste 3.000 de metri înălţime, aparţinând lanţului Anzilor, şi anume Sierra Nevada de Merida, care ţâşneşte chiar din ocean.

Vârful este acoperit de nori. Treptat pe povârnişul său apar căsuţe albe, galbene sau roşietice.

Echipajul navei, în ţinută albă, este aliniat în ambele borduri.

Se ridică la catarg Pavilionul Naţional al Venezuelei, o dată cu începerea celor 21 de salve de tun în semn de salut şi cu intonarea Imnului de Stat al Venezuelei.

Intrarea în port se face cu grijă, datorită canalelor înguste şi digurilor numeroase.

La o cotitură în care „Mircea" a şters digul a apărut prima reprezentantă a sexului frumos: o negresă tânără dar foarte corpolentă, cu un coş plin de fructe pe umăr pe care le ducea. probabil, la piaţă. Fiind grăbită, nu s-a uitat în spate şi nu a văzut velierul care venea încet şi silenţios în urma ei. La sunetul scurt de sirenă al navei care urma să vină spre dreapta, a tresărit şi a întors capul. Când a văzut bricul, a încremenit.

Ajungând în dreptul ei, marinarii aliniaţi la front în bordul respectiv i-au făcut semne prieteneşti cu mâna, transmiţându-i cele mai calde bezele. Neştiind cui îi erau adresate toate acele complimente, a privit împrejur. Dându-şi seama că era singură şi că toţi „pupicii" îi erau adresaţi exclusiv, de bucurie a lăsat coşul jos şi. ridicându-şi mâinile deasupra capului, voioasă, a început să bată din palme. La această mişcare spontană, fusta din stambă - şi aşa modestă ca lungime - a lăsat vederii două adevărate coloane de templu, fapt care i-a entuziasmat şi mai mult pe cei aproape o sută de tineri care o priveau.

În însemnările făcute de cadetul Ananie Gagniuc în jurnalul său personal găsim următoarea precizare în legătură cu această întâlnire neaşteptată: *„Nu numai eu, dar şi colegii mei consideră că, după 35 de zile petrecute în pustietatea oceanului, am avut şansa de a vedea*

primii cea mai frumoasă femeie care s-a născut vreodată pe Terra...“

Ziarul central „National“ din ziua respectivă îşi informa cititorii într-un articol publicat pe prima pagină, însoţit de fotografia velierului, sub titlul *„Pentru prima dată o navă a Flotei româneşti va sosi astăzi în portul La Guaira“* că *„...Marina de război venezueleană, ca gazdă, a pregătit un amplu program de activităţi care vor avea loc în cele 5 zile de vizită ale navei româneşti“*.

După acostarea lui „Mircea“ la dana repartizată, au urcat la bord ambasadorul României în Venezuela şi oficialităţile locale, militare şi civile.

Programul activităţilor, comunicat în presă, a fost nu numai respectat de către gazde, dar şi îmbogăţit. În cursul primei zile, 42 de ofiţeri şi cadeţi s-au deplasat cu un autocar în capitala ţării, Caracas, pentru a depune o coroană de flori la monumentul lui Simon Bolivar, unul dintre principalii conducători ai luptei de eliberare a popoarelor din coloniile spaniole ale Americii Latine. În anul 1819, la Boyacá, a câştigat o răsunătoare victorie asupra spaniolilor eliberând Ecuadorul, Venezuela, Columbia şi Peru.

Drumul de circa 30 km din portul La Guaira până la capitala ţării, Caracas, care se află la o altitudine de o mie de metri, a fost scurtat printr-un tunel cu două benzi de circulaţie.

Caracasul este un oraş modern, cu blocuri turn, blocuri obişnuite şi o autostradă suspendată ultramodernă. Mahalalele oraşului au, însă, un aspect dezolant. Deşi văruite în alb, în cărămiziu, albastru sau roşu, căsuţele risipite pe costişele abrupte ale muntelui, înjghebate din scânduri şi cartoane, acoperite cu tablă ondulată, cu folii de nylon sau alte materiale asemănătoare provenite din deşeurile industriale, arată clar diferenţa dintre cei bogaţi şi cei săraci.

Securitatea cetăţenilor străini care îndrăznesc să se aventureze prin aceste cartiere rău famate este foarte precară. De fapt autorităţile îi avertizează din timp pe turişti asupra riscului şi pericolelor care îi pândesc. Organizaţi în bande şi dotaţi cu mijloace motorizate, începând cu jeepuri de mare putere, motociclete şi chiar autocamioane, aceşti răufăcători nu se sfiesc să atace şi chiar să răpească în plină zi persoane de pe urma cărora pot obţine ulterior

răscumpărări mai mult sau mai puțin pipărate. Din goana motocicletelor, aceşti cascadori ai crimei smulg geanta, poşeta sau hainele celor pe care îi au în vizor. Pentru câțiva bolivari (moneda națională venezueleană), cei care opun rezistență tâlharilor sunt asasinați.

Aici şuții nu se bazează pe experiență şi dexteritate. Ei operează în grup, folosind imobilizarea şi apoi jefuirea prin forță.

Poliția navală care a însoțit autocarul cu marinari români. pentru a evita vreo eventuală coliziune cu alte vehicule - întrucât automobiliştii nu prea respectă semafoarele electrice - a suspendat circulația pe banda pe care mergea maşina ori de câte ori a considerat necesar.

Depunerea de coroane de flori la mormântul celui mai popular şi iubit erou al Americii Latine s-a făcut într-un cadru festiv deosebit de solemn.

Pe timpul staționării grupului în portul La Guaira, acesta este vizitat de foarte mulți localnici, printre care şi de fostul elev al Şcolii de maiştri de marină Cubici Dionisie, zis Disie, plecat din țară în anul 1947 şi stabilit în Venezuela. Acum are în jur de 47 de ani şi profesa meseria de fotograf, întrucât nu şi-a terminat studiile în România. Se descurca destul de greu. Soția sa, o negresă rotofeie şi foarte plăcută la înfățişare, mai tânără decât el cu vreo zece ani, l-a fericit cu trei fete şi opt băieți. Aşa cum i-a mărturisit îngândurat Dionisie colegului său de clasă, maistrul principal Nicolae Năstase. pe care l-a întâlnit la bordul bricului, Carmencita lui, ca orice catolică habotnică, nu intenționa câtuşi de puțin să încetinească ritmul creşterii demografice a familiei, conducându-se după dictonul „Domnul a dat, fie numele Domnului lăudat!" Fără excepție, toate odraslele lui Disie poartă nume de vestite domnițe şi strălucițivoievozi ori domnitori români.

Fetele s-au născut primele. Ele poartă numele de Elena. Ruxandra şi Chiajna. La rând urmează băieții: Gelu, Dragoş, Mircea. Constantin, Ştefan şi Mihai. Ultimii doi, tot flăcăi, au primit numele marilor noştri strămoşi Traian şi Decebal. Toți vorbesc limba țării. spaniola, şi binişor româneşte, cu excepția lui Decebal, care îşi suge încă degetul. Copiii sunt îmbrăcați potrivit veniturilor modeste ale

tatălui, dar suficient de bine pentru temperatura Venezuelei, care nu scade niciodată sub 25°C, protejându-i astfel pe cei nevoiaşi.

Venezuelienii, care în majoritate sunt metişi, creoli sau indieni, au o piele cafenie sau ceva mai închisă la culoare. Decebal face însă excepție. Este negru ca un greiere lăcuit, are părul sârmos şi creț, nasul turtit şi buzele groase, aducând mai mult cu Othello decât cu strămoşul său din Sarmizecetusa. Disie îşi iubeşte însă copiii în egală măsură. Pe Mircea l-a adus la bric, explicându-i plin de mândrie feciorului că pe această navă, coborâtă parcă dintr-un basm, a învățat el marinăria. Mai târziu a spus că ar dori tare mult ca cele două fete mai mari ale sale să facă studii liceale şi postliceale în România.

În acest scop el făcuse toate demersurile prin Crucea Roşie Internațională. Răspunsul a fost pozitiv pe toate liniile. Costul transportului, însă, care revenea familiei lui Disie, le-a năruit toate iluziile... Forurile în drept din România nu au intervenit cu nimic. Tatăl celor trei domnițe şi opt voievozi avea statut de... transfug.

Activitățile planificate în portul La Guaira se desfăşoară atât la bordul navei-şcoală „Mircea", cât şi la uscat, în diferite instituții, cluburi sau baze sportive. Cu ocazia unui dineu organizat de gazde la Academia Navală, unde sunt invitați ofițeri, cadeți şi elevi români, are loc un adevărat schimb de experiență privind învățământul cu profil marinăresc al celor două țări. Multe din metodele folosite şi regulamentele care stau la baza acestuia se potrivesc foarte mult; altele, nu.

Astfel cadeții români vor afla că în cadrul acestei instituții de învățământ, ca şi în întreaga Marină de Război, sunt stabilite nişte reguli foarte severe. În primul rând tinerii provin în proporție de aproape 80% din familiile ofițerilor. Condițiile de învățământ sunt excelente; la fel cele de hrană şi cazare. Clasele, sălile de specialitate şi laboratoarele dispun de aparatură electronică complexă, spații mari, aer condiționat, material didactic ultramodern. Dormitoarele au maximum 4 paturi, sisteme de ventilație şi un confort deosebit. În schimb programul cadeților, mai ales al celor din primul an de învățământ, este foarte dur. Toate muncile de întreținere a curățeniei în localul instituției, începând cu măturatul, lustruitul parchetului, higiena grupurilor sanitare, serviciile la bucătărie ş.a. - adică toate

corvezile - le revin în exclusivitate lor. Aceste măsuri în aparență foarte severe sunt menite să-l învețe pe viitorul ofițer de marină ce înseamnă munca, să știe ce să ceară subordonaților din punct de vedere cantitativ și calitativ, raportat la timp și la efortul depus.

La absolvirea Academiei Navale aspiranții primesc, pe lângă diplomă, și un „inel de promoție" din aur, în interiorul căruia este gravat numele, pronumele și anul terminării studiilor.

Ultima măsură restrictivă este, însă, mai... curioasă. Nici un cadet nu are voie să se căsătorească în timpul școlii și nici după terminarea acesteia, mai devreme de trei ani. Orice încălcare a acestei prescripții are ca urmare imediată îndepărtarea din școală sau din Marină a vinovatului.

În cea de a doua zi de staționare a bricului în La Guaira s-au făcut excursii cu autocarele în împrejurimile orașului și la obiectivele de interes istoric sau turistic.

Fiind ziua de 1 Mai, zi sărbătorită pentru prima dată în Venezuela, care ar fi putut da naștere la unele busculade create de anumite grupări cu orientări politice diferite, autoritățile locale au făcut recomandarea să nu se meargă în principalele piețe ale orașului.

În zilele următoare s-au făcut excursii în satele ce înconjoară portul. Aici sărăcia iese mai mult în evidență. Căsuțele, înecate de verdeață și de gunoaie, par încremenite de căldura înăbușitoare ce plutește în aer. Bisericuțele, cu fațadele lor albe, tipic lăcașelor de rugăciune catolice, dau o oarecare vioiciune atmosferei de somnolență. Interiorul acestor „sfinte garsoniere" nu se ridică însă la înălțimea așteptărilor celor care, ocazional, le calcă pragul. Crucile sobre din lemn sau metal, atârnate pe pereții coșcoviți, nu se potrivesc deloc cu statuetele Cristilor și Madonelor, turnate în ipsos și așezate cu fața spre altar. Culorile țipătoare în care acestea sunt vopsite, dintre care nu lipsesc roșul, albastrul, negrul și bronzurile (fără a mai vorbi de fardurile violente folosite) te duc cu gândul la tombolele cu figurine din iarmaroacele noastre de altădată.

Liniștea acestor așezări modeste, în care cele mai răsărite construcții sunt bisericuțele, este perturbată din cinci în cinci minute de zgomotul asurzitor al turbojeturilor celor mai mari companii aeriene internaționale, care aterizează uneori doar pentru a face plinul

cu combustibil. Aici un galon de benzină are acelaşi preţ cu unul de apă potabilă. Venezuela este, de fapt, a doua ţară din lume în ceea ce priveşte extracţia de petrol; iar în La Guaira se află cel mai mare aeroport internaţional din ţară.

În ultima zi de staţionare în portul venezuelean marinarii români vizitează bazarele oraşului, pentru a cumpăra mici suveniruri artizanale. Exceptând arterele principale de circulaţie, fiecare stradă are trotuarele tixite de măsuţe sau tarabe improvizate, unde poţi găsi tot ceea ce îţi doreşti.

Aşa cum au stabilit autorităţile locale, grupurile de musafiri sunt însoţite de câte un poliţist naval care totodată este şi ghid.

În dimineaţa zilei de 4 mai 1976 „Mircea" a ridicat ancora, în cadrul unei adevărate ceremonii organizate pe cheu de către gazde. Fanfara Marinei a interpretat numeroase melodii tipic venezuelene, foarte frumoase şi potrivite momentului plecării navei în larg.

Cu toate velele întinse bricul s-a îndreptat spre următorul port de escală, Cartagena, capitala Columbiei.

Numele acestei ţări a fost dat de Simon Bolivar în cinstea descoperitorului Americilor, Cristofor Columb.

Vechiul port Cartagena, fondat în 1533 de Pedro de Heredia, altădată obiectiv principal al prădăciunilor piraţilor sau ale francezilor şi englezilor, este astăzi unul din cele mai importante centre culturale, comerciale şi industriale ale ţării.

În drum spre Columbia „Mircea" este surprins în una din nopţi de o puternică furtună tropicală având toate velele întinse. Rafalele vântului foarte puternic au rupt spărgătorii de burtă şi au sfâşiat velele superioare. Strângerea velelor s-a făcut într-o beznă adâncă, la lumina reflectoarelor, pe vânt puternic şi cu înclinări periculoase ale navei. Navigaţia s-a continuat cu maşinile.

A doua zi, pe lumină, s-au făcut reparaţiile necesare. Velele deteriorate sau distruse complet au fost separate sau înlocuite.

Intrarea în apele teritoriale ale Columbiei s-a făcut în zorii dimineţii de 10 mai 1976. La ora 8,40 pleacă de pe „Mircea" cea dintâi salvă de salut. Răspunsul este imediat. Jumătate de oră mai târziu bricul era deja acostat la cheul de onoare, unde era aşteptat de ambasadorul României şi de reprezentanţii autorităţilor militare şi

civile. Primirea făcută de către gazde este foarte prietenească. În primele ediții ale ziarelor centrale şi locale din ziua respectivă apăruse deja fotografia bricului, însoțită de explicațiile necesare privind *„Vizita română la Cartagena. Nava-şcoală Mircea a Flotei române, care va rămâne patru zile în portul Cartagena"*.

Ziarul columbian „Diario de la costa" din 11 mai publică pe prima pagină fotografia ofițerilor români împreună cu guvernatorul şi cu alte oficialități locale, în momentul depunerii unei coroane de flori la statuia lui Simon Bolivar, din parcul cu acelaşi nume.

Posturile de radio şi cele de televiziune columbiene transmit, la rândul lor, comentarii şi imagini în direct de la fața locului, pentru a-i informa pe toți cei care nu au putut participa la acest eveniment.

Pe timpul celor 4 zile de staționare a navei marinarilor noştri li s-au creat toate condițiile pentru a vizita oraşul, zona portului şi litoralul.

Ca şi în Venezuela, autoritățile locale le-au recomandat marinarilor români să evite cartierele mărginaşe, pentru a nu deveni ținta atacurilor grupurilor de indivizi certați cu legea sau a rebelilor. bine dotați şi organizați.

În Columbia, în afara forțelor guvernamentale, poliție şi armată. există şi alte forțe paramilitare sau de orientare marxistă.

Dacă Noua Grenada - cum a fost denumită Columbia inițial de către navigatorii Alonso de Ojeda şi Amerigo Vespucci, în anul 1499. când a fost descoperită - a ajuns mai târziu a doua țară din lume privind producția de cafea, în zilele noastre se pare că deține primul loc în exportul de cocaină.

Această otravă numită „Moartea albă" are aici din belşug materia primă din care se prepară: frunzele de Coca. Procesul de fabricație fiind foarte simplu, ieftin şi de scurtă durată (doar câteva zile pentru a obține produsul finit, fără a fi nevoie de laboratoare sofisticate), producția este mare şi continuă.

Cea mai mare cantitate de cocaină, în jur de o tonă, ajunge pe străzile Americii de Nord prin intermediul traficanților. Aici prețul de vânzare creşte cu 100% față de cel de cumpărare. Principalele fonduri pentru asigurarea bazei materiale şi achiziționarea de

armament pentru forțele rebele sunt asigurate din vânzarea cocainei pe care acestea o produc în selva din interiorul țării cu riscuri minime.

Şi acum, o curiozitate: păturile sărace, care, de fapt, constituie majoritatea populației Columbiei, consumă într-un procent foarte scăzut ucigătorul alcaloid în forma sa finită, preferând să folosească, la nevoie, doar câteva frunze ale arbustului Coca.

În plimbările făcute în special în zona litoralului, marinarii români au văzut condițiile grele în care muncesc toți cei care sunt legați de apă prin meseria lor. Bărcile şi ambarcațiunile de pescuit, în majoritate învechite dar piturate în culori vii, cu care este înțesată laguna, vin şi pleacă grăbite pentru a aduce sau a căuta hrana de toate zilele oferită de ocean, chiar şi când termometrul arată 40°C iar aerul frige.

Oraşul - sau, mai precis, centrul Cartagenei - este pe cât de impunător, pe atât de luxos, ca oricare buric al urbelor moderne, destinat celor avuți. Vechea Cartagenă păstrează însă parfumul secolelor demult apuse. Ea dezvăluie celor care îi calcă lespezile de piatră ale ulicioarelor laturi pe cât de frumoase, pe atât de inedite. Fortărețele, zidurile crenelate,care poartă încă urmele asediilor îndelungate, vechile cartiere construite în stil tipic spaniol, piațetele cu palate şi catedrale, vorbesc singure despre trecutul zbuciumat al Cartagenei. Fortul principal San Felipe, construit în secolul XVI şi extins în următoarele două pe principala înălțime a oraşului, domină portul şi laguna.

Construit după cele mai reuşite planuri de fortificații ale timpului privind lupta defensivă, San Felipe a devenit principala citadelă a Columbiei. Cele şase nivele ale sale, prevăzute cu ziduri groase de piatră şi cu platforme pentru tunuri, permiteau apărătorilor ca, în caz de asediu, să opună o rezistență dârză şi îndelungată. Aici se găseşte şi statuia celui mai înverşunat apărător al Cartagenei, Don Blas de Lezo, care a reuşit, cu numai 500 de soldați spanioli, 2.500 de sclavi negri şi patru corăbii, să respingă atacul flotei engleze compuse din 210 nave de luptă, cu 2.070 de tunuri şi cu un efectiv de 15.000 de marinari şi soldați, conduşi de experimentatul amiral Edward Vernon.

Statuia lui Don Blas îl înfățișează pe acest adevărat erou în costum de epocă, având o proteză de lemn în locul piciorului stâng, ciung de brațul drept, cu o cârpă care îi acoperă un ochi pierdut şi cu sabia ridicată în mâna rămasă încă teafără. Privind hotărârea şi curajul ce se citesc pe chipul acestui mare mutilat care sfidează moartea, înțelegi foarte uşor de ce nu a putut fi cucerită Cartagena de către englezi în primăvara anului 1741, când a avut loc atacul fortăreței San Felipe.

Toată cinstea şi prețuirea pentru neîntrecutul luptător Don Blas. care a salvat Columbia de la o nouă ocupație colonială, atât de dorită de vechii „prieteni" ai spaniolilor, englezii! Scăpătatul nobil spaniol din Țara Bascilor, care încă din tinerețe îşi pusese spada în slujba preacatolicilor suverani spanioli, şi-a pierdut în luptele anterioare cu duşmanii Imperiului colonial hispanic ochiul şi două mădulare. Pe meterezele lui San Felipe îşi va ologi şi celălalt picior, dar va câştiga o faimă nemuritoare. La 7 septembrie 1741, în urma rănilor primite. Don Blas de Lezo va închide pentru totdeauna ochiul rămas întreg...

Nu departe de statuia ridicată de columbieni în memoria celui care, învingându-i pe englezi, a făcut ca domnia colonială spaniolă să se mai prelungească încă trei sferturi de veac, se găseşte monumentul ecvestru al eliberatorului popoarelor țărilor din nordul continentului Americii Latine, Simon Bolivar.

Pe treptele din piatră ale acestui impunător omagiu turnat în bronz, adus celui care a întors o nouă filă a cărții de istorie a Columbiei, marinarii de pe nava-şcoală „Mircea" au depus o coroană de flori

Dar în Cartagena sunt încă multe alte monumente şi locuri istorice demne de văzut.

India Catalina este o uriaşă statuie înălțată în amintirea fetei unui şef de trib indian care, învățând limba conquistadorilor, a devenit nu numai o bună interpretă, dar şi o mijlocitoare în atenuarea conflictelor sângeroase dintre cuceritori şi învinşi. Artistul a realizat. prin dăltuirea fină a frumoaselor forme feminine ale corpului feciorelnic, suplu dar viguros, croit în linii lungi şi unduioase, o adevărată capodoperă. Tânăra indiancă, înveşmântată sumar într-un costum obişnuit tribului său, cu coapsele şi sânii dezgoliți, cu corpul

sprijinit doar în vârful degetelor picioarelor, pare că îşi ia avânt spre zările pe care le scrutează cu ochii larg deschişi. Această fată a Columbiei întruchipează cum nu se poate mai bine demnitatea, dârzenia în lupta pentru libertate şi aspiraţiile pentru o viaţă mai bună ale acestui popor decimat de către colonialiştii spanioli.

Un alt monument, pe cât de original, pe atât de hazliu, este cel al „Bătrânelor ghete", înălţat în onoarea preţuitului poet Luis Carlos Lopes, care a spus în una din poeziile sale:

„Cartagena este tot atât de odihnitoare
Ca o pereche de încălţări bătrâne..."

Când cadeţii de pe bric s-au oprit în faţa năstruşnicei dar plasticei plăsmuiri artistice care pare a degaja o surprinzătoare relaxare după un drum obositor, unul din ei le-a spus celorlalţi că, după atâta umblet prin lume, colegul lor, Chirhaia, şi-a găsit şi el o pereche de pantofi care să i se potrivească...

Casele de modă veche din centrul istoric al Cartagenei, cu uşi şi ferestre zăbrelite, cu spaţii reduse pentru locuit sau pentru activităţi administrativ-comerciale moderne, au rămas totuşi funcţionale. La rândul lor, Primăria şi Catedrala sunt din plin angrenate în viaţa citadină a urbei.

Doar „Palatul Inchiziţiei", vecin cu ele, care şi-a pierdut menirea rămânându-i doar trista faimă de neinvidiat, astăzi transformat în muzeu, stă încremenit în aşteptarea turiştilor dornici să cunoască ororile înfăptuite în aceste locuri de către Inchiziţie în numele lui Hristos.

În acest lăcaş numit „Santo oficio de inquisicion", construit special pentru torturi şi crime, prevăzut cu hrube, temniţe subterane, cameră de tortură şi piaţă pentru execuţia celor care dădeau semne că întârzie să-şi lepede credinţa strămoşilor pentru a se converti la catolicism, cuvioşii misionari însoţitori ai cinquistadorilor au contribuit din plin la colonizarea întinselor teritorii ale Americii Latine, la jefuirea amerindienilor de bogăţiile lor pentru a salva de la prăbuşire regatul Spaniei, secătuit de războaie. Aceşti aventurieri în sutane se bucurau de o mare influenţă în rândul ignoranţilor dar habotnicilor soldaţi spanioli.

În ceea ce priveşte libertatea de a folosi orice metodă şi orice mijloace de convingere pentru creştinarea băştinaşilor recalcitranţi. aceasta era nelimitată... Rezultatele scontate de spanioli au apărut imediat. Populaţia Columbiei, care la sosirea caravelelor lui Columb era formată exclusiv din amerindieni, a suferit în scurt timp mari transformări. Venirea albilor în număr tot mai mare şi aducerea sclavilor negri din Africa de Vest pentru muncile grele a avut drept consecinţă o creştere demografică rapidă, mai ales în metişi şi mulatri. Amerindienii rămaşi au fost creştinaţi şi ei. Astăzi Columbia este în întregime catolică, nemaiexistând pe întregul său teritoriu picior de „eretic".

Exterminarea băştinaşilor a continuat metodic, astfel că la sfârşitul secolului XX ei mai reprezentau un procent de 2,2% din populaţia ţării. Meritul de neinvidiat pentru lichidarea fizică a acestui popor milenar şi pentru distrugerea valorilor sale cultural-istorice - practic, a uneia dintre ramurile civilizaţiei precolumbiene - revine într-o mare măsură tribunalelor inchizitoriale spaniole, care şi-au făcut conştiincios datoria timp de peste trei secole.

Este greu de imaginat la ce torturi groaznice, odioase, au fost supuşi „ereticii" din Lumea Nouă de către aceşti propovăduitori ai Evangheliei în numele lui Hristos, Şi apoi nu trebuie uitat faptul că aceste tribunale, instituite încă din secolul al XIII-lea de preasfântul Grigore al XI-lea, erau implicate, pe lângă apărarea dogmelor Bisericii catolice, şi în probleme de ordin economic sau politic.

Dintre toate încăperile Muzeului Inchiziţiei, camera de tortură. creaţie a unor minţi bolnave, este cea mai şocantă prin instrumentarul şi diabolicele sale maşinării. Cleştii de scos dinţii sau de smuls limbile, obezile pentru picioare, acele de băgat sub unghii sau în locurile sensibile, pâlniile şi găleţile folosite la supliciul cu apă. dangalele de diferite forme care, înroşite în foc, tatuau pielea victimelor, menghinele pentru degete şi maşina de „întins" oasele – toate aceste scule de provocat durere erau folosite pe rând sau împreună cu substanţe iritante în timp ce ereticul, în pielea goală, era imobilizat în cele mai incomode poziţii.

În încăperea respectivă se găsesc şi trei scaune cu spătar. destinate preoţilor judecători care urmăreau comportamentul

„vinovaților" născuți fără voia lor eretici. Şi, ca o culme a batjocurii, pe peretele coşcovit şi mucegăit din fața mesei de tortură se află un crucifix pe care atârnă cel care a propovăduit mila şi iubirea între oameni...

Piața execuțiilor din incinta acestui loc al durerii şi al morții, destinată încheierii supliciilor prin spânzurare, decapitare sau ardere pe rug (în raport cu gradul de „vinovăție" al fiecăruia), este prevăzută şi cu un loc special amenajat. Este vorba de un soi de tribună pentru spectatorii din înalta societate, amatori de senzații tari.

Părăsind „Sfântul oficiu al Inchiziției", pe lângă senzația de scârbă față de cele văzute, eşti încercat fără voie de un sentiment apăsător de ruşine pentru seminția umană din care şi tu faci parte...

Întâlnirile, cocteilurile la bordul lui „Mircea", la Clubul Marinarilor, la Ambasada română sau în alte locuri au continuat; la fel şi celelalte activități culturale sau sportive. Populația locală venită să viziteze nava țării unde soarele răsare mai devreme cu 7 ore decât în Columbia a întrecut toate aşteptările. Fără excepție, toți vor să intre în posesia unei mici amintiri - o insignă, o monedă, o fotografie-pliant - legată de „Mircea". Dorințele le-au fost îndeplinite.

În seara zilei de 13 mai, Comandamentul Şcolii Navale din Cartagena a organizat un bal în cinstea cadeților şi elevilor de pe „Mircea". Această fiesta s-a desfăşurat în grădina instituției, un adevărat parc împrejmuit cu un grilaj înalt de fier şi izolat de cartierele învecinate.

Holul spațios care conduce spre acest colț de Eden cu statui, fântâni arteziene, palmieri şi orhidee, degaja nu numai bogăție, dar şi un gust rafinat.

În jurul ringului de dans, care ocupă un loc central, sunt aşezate la o distanță de câțiva metri mesele. În spatele lor se găsesc vitrinele supraetajate, frigiderele şi cărucioarele încărcate cu cele mai rare delicatese culinare, sucuri de fructe şi băuturi tradiționale, printre care renumita tequilla şi parfumatul rom alb de Jamaica. O întreagă armată de ospătari şi tinere ospătărițe cu zâmbetul pe buze aşteaptă, la rândul lor, semnalul de începere.

Ceva mai departe, sub panaşele mişcătoare ale palmierilor. discret mascate de arbuştii inundaţi de florile parfumate, se găsesc bănci confortabile pentru toţi cei care doresc clipe de intimitate.

Din înaltul coroanelor palmierilor, fasciculele de lumină ale lampadarelor se strecoară printre frunze într-un joc difuz de curcubee. Cupola cerească, neagră ca un ceaun cu fundul ciuruit de îndepărtatele sale lampioane pâlpâitoare, pare că se leagănă o dată cu palmierii la adierea brizei marine.

Sexul frumos invitat la această fiesta selectă este reprezentat de fete albe, metise şi mulatre, apropiate de vârsta cadeţilor. Ele sunt studente sau eleve în ultimul an de liceu. Trupurile lor sculpturale. îmbrăcate în rochii vaporoase şi învăluite în parfumuri exotice diafane, fac ca această noapte tropicală să rămână o amintire de neşters pentru tinerii marinari veniţi tocmai din răsăritul bătrânului continent.

Prezentările sunt făcute de cadeţii şcolii navale columbiene. simplu şi fără protocol:

- El este Bazil! La care fetele răspund spunându-şi numele: Roţalia, Cecilia, Maria...

Se vorbeşte mai puţin în spaniolă şi mai mult în limba engleză. Deschiderea balului, după tradiţie, o fac directorul Şcolii Navale împreună cu soţia - având parteneri de dans diferiţi - care apoi sunt urmaţi de toţi cei prezenţi. Orchestra, deşi formată numai din cadeţii şcolii, este foarte bună. Atmosfera se destinde repede. Armata de ospătari şi ospătăriţe şi-a intrat serios în atribuţiuni. După un dans cu „nerv" sud-american, rehidratarea este esenţială.

La mese se poartă discuţii pe cele mai diverse teme. Printre altele, marinarii români au aflat că a deveni ofiţer de marină în Columbia nu este un lucru tocmai simplu. În general toţi militarii se bucură de foarte multe privilegii din partea statului, având chiar un statut aparte faţă de ceilalţi cetăţeni ai ţării. Ei se bucură de mult respect din partea populaţiei, prin tradiţie, de la Simon Bolivar încoace, fiind consideraţi eliberatorii, veghetorii şi apărătorii statului. Comandantul Şcolii Navale din Cartagena le-a mărturisit comandorului Hârjan şi locotenent-comandorului Ispas că la examenul de admitere din anul în curs s-au prezentat 4.000 de

candidați pentru 64 de locuri, adică peste 63 de concurenți pentru un singur loc.

Pe ringul de dans, tineretul a uitat demult că, din timp în timp, așa cum spune românul, trebuie să-ți mai tragi și sufletul. Cadeții de pe „Mircea" cer permisiunea gazdelor să-i înlocuiască pentru scurt timp pe membrii orchestrei, pentru a dansa și aceștia. Propunerea este acceptată, dar cu oarecari rezerve, întrucât atât bateria, cât și instrumentele cu coarde (în special chitarele) aveau particularități de construcție specifice muzicii sud-americane.

După o binevenită pauză, în care dansatorii s-au hidratat pe nerăsuflate iar noii orchestranți și-au verificat și și-au acordat instrumentele, bateristul Doru Mereț, împreună cu chitariștii Boz și Bratu, atenționează participanții printr-un răpăit puternic de tobe, însoțit de zornăitul timpanelor și acordurile chitarelor, că se reia dansul. Orchestra își începe repertoriul cu o sambă explozivă. Gazdele rămân stupefiate, dar își revin. Tinerele columbiene vibrează în ritmul dansului sacadat, unduindu-și corpurile mlădioase asemenea unor feline. Concluzia generală: *„Asta da, sambă!"* Urmează valsuri, tangouri și bolerouri, dansuri mult gustate în țările Americii Latine. Surpriza fiestei o constituie, însă, „Perinița". N-a fost nevoie de multe explicații sau exerciții. Fetele, foarte receptive, s-au dovedit a fi adevărate maestre în a cocheta cu batista și a-i pune la grele încercări pe cei aleși. Drept urmare, „Perinița" a fost mereu solicitată. Acest dans, în aparență colectiv și nevinovat, a contribuit la închegarea multor prietenii și la dezvăluirea altora ținute în taină.

La ora 5 a zilei de 14 mai, puternicele sonerii trezesc echipajul bricului. Încep pregătirile pentru plecarea navei spre Vera Cruz. Cheul portului se umple treptat de localnici care vor să asiste la acest nostalgic moment al despărțirii.

Printre cei prezenți se numără și multe dintre participantele la fiesta organizată de Școala Navală.

După plecarea ambasadorului român și a oficialităților locale de la bordul bricului, fanfara Marinei intonează marșul de plecare. Foarte încet „Mircea" face un larg rondou, îndreptându-și apoi prova spre largul oceanului. Ultimele acorduri ale muzicii și ultimele

fluturări de batiste se estompează treptat în ceața depărtării, împreună cu contururile violacee ale Cartagenei.

Zile în şir velierul va naviga aproape paralel cu coastele Americii Centrale. Pentru a se evita pericolele de navigație care abundă în partea de vest a Mării Caraibilor (bancuri de nisip, funduri schimbătoare ca adâncime datorate erupțiilor vulcanice, întinse formațiuni de corali şi recifuri mult ieşite deasupra nivelului apei), se va naviga numai cu maşinile. În drumul întortocheat al navei sunt întâlnite tot felul de epave ale navelor mici şi mari, cățărate pe recifurile de coral în cele mai stranii poziții. Cartea-pilot este consultată în permanență. Atmosfera leşioasă musteşte pe vapor şi e lipicioasă ca un leucoplast. Începe un vânt foarte puternic, care răscoleşte adâncurile oceanului. Nu sunt buletine meteo prevestitoare de apariția vreunui ciclon, în schimb furtuna tropicală se intensifică. „Mircea" este zgâlțâit din toate încheieturile. Se clatină, scârțâie şi geme, dar merge înainte. Pentru siguranța echipajului, pe puntea navei sunt întinse acele rețele de parâme cunoscute sub numele de „țin-te bine".

După două zile de calvar, vântul scade brusc. La rândul lor valurile se potolesc, lăsând drept semn al trecerii lor o nesuferită hulă

În partea de vest a Mării Caraibilor rămân rând pe rând în urmă statele Americii Centrale: Panama, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador şi Guatemala. În est, spre largul oceanului, insulele Antilelor Mari, Porto Rico, Jamaica şi Cuba.

Vremea este încă instabilă. Ploi torențiale spală crusta de sare care s-a depus pe arboradă, pe suprastructuri şi pe punțile navei. La rândul său echipajul, doar în slipuri, profită din plin de aceste binevenite duşuri din cer. Aversele de ploaie se răresc, dar nu se opresc. Stoluri mari de păsări, surprinse de furtună şi apoi de urgia potopului, sleite de puteri şi şiroind de apă, şi-au găsit salvarea în arboradă şi pe punțile lui „Mircea". Fericite că au scăpat de moartea adâncurilor, ele se scutură aranjându-şi netulburate penele. Mai mult. unele dintre ele intenționează să-şi facă culcuşuri provizorii pentru noapte în plasa bompresului sau în colacii bărcilor de salvare. Aparținând unor specii diferite de cele de pe la noi, nimeni nu le ştie regimul de hrană. La sfatul medicului bordului, marinarii oferă

musafirilor ceşcuţe cu apă îndulcită şi vitaminizată, apoi o largă gamă de produse alimentare începând cu firimiturile de pâine şi terminând cu fructe, carne şi peşte.

În seara zilei de 17 mai căpitanul-comandor Ştefan Comănici, mecanicul şef al navei, este înştiinţat printr-o radiogramă din ţară că a câştigat la tragerea Loto un automobil Dacia 1300. Un astfel de plăcut eveniment nu putea fi trecut cu vederea... În consecinţă, el a fost sărbătorit marinăreşte.

Vremea se menţine urâtă în continuare. Ploaia continuă. Cerul de culoarea plumbului topit nu promite o ameliorare a timpului. Cel mai bun barometru îl constituie păsările care şi-au găsit adăpost pe „Mircea". Niciuna nu a părăsit nava.

Joi, 20 mai 1976. Este a 78-a zi de când velierul a plecat din portul Constanţa.

Prin staţia de amplificare a navei este felicitat ofiţerul cu navigaţia, Pavel Suciu, cu ocazia zilei sale de naştere.

Tânărul ofiţer este foarte apreciat de şefii săi pentru competenţa sa profesională, conştiinciozitatea în muncă şi corectitudinea de care a dat dovadă în toate împrejurările. La rândul său echipajul îl respectă nu numai profesional pe acest navigator de rasă, ci şi pentru felul deschis în care se poartă cu subordonaţii, dar mai ales pentru modestia care îl caracterizează.

După ocolirea unui mare număr de insule printre care Jamaica, Grand Caiman şi Little Caiman, s-a intrat în golful Mexic prin strâmtoarea Yucatan. Timpul s-a îmbunătăţit. Ploile s-au oprit, în schimb temperatura aerului a crescut, oscilând între 39 şi 40°C. Numărul păsărilor care poposesc în arborada velierului a crescut şi mai mult. Între uscatul care este foarte aproape şi navă, ele au organizat o adevărată navetă.

La orizont, pe coasta mexicană, apar Capul Zempoala şi Capul Gorda.

„Mircea" ancorează în baia adăpostită de aceste promontorii pentru a fi pregătit să intre în portul Vera Cruz.

În dimineaţa zilei de 24 mai 1976, „Mircea" intră în rada portului mexican. Este întâmpinat de 12 nave de luptă aliniate, cu echipajele la front. La ora 8,10 bricul acostează la dana militară

oficială a portului Vera Cruz, unde este aşteptat de oficialităţile militare şi civile, printre care viceamiralul Flotei mexicane, Ruhei Laura, de preşedintele municipiului Vera Cruz, Juan Moldonado Pereda, şi de un numeros public spectator. Ambasadorul României şi ataşatul militar au organizat o conferinţă de presă în cadrul căreia s-au făcut referiri concrete la bunele relaţii existente între ţara noastră şi Mexic.

Reprezentanţii diferitelor ziare au început o adevărată campanie de presă, prezentând elogios sosirea acestui adevărat mesager al poporului român.

Încă înaintea sosirii bricului la Vera Cruz, în presa mexicană au apărut ample articole în legătură cu această vizită. Iată câteva spicuiri:

Ziarul „La Nacion" din 21 mai inserează în coloanele sale: *„Luni soseşte nava-şcoală Mircea [...] Echipajul acestei nave-şcoală va desfăşura în acest port un program de schimburi de vizite cu autorităţile municipale, navale şi militare. Elevii români vor face o vizită la eroica Şcoală Militară din Antán Lizardo, unde vor avea loc jocuri sportive [...] Frumosul velier va putea fi văzut de către public la orele ce vor fi fixate."*

La 22 mai, în acelaşi ziar, alături de fotografia bricului se putea citi: *„Acesta este Mircea, nava-şcoală românească, care va acosta în portul nostru în curând, vizită care constituie o manifestare a guvernelor celor două ţări pentru strângerea legăturilor de prietenie"*. O zi mai târziu, în ziarul „La Nacion" apare un articol sub titlul *„Vizita navei Mircea strânge prietenia între Mexic şi România"*.

Ziarul „El Dictamen" comentează şi el pe larg evenimentul. Anunţă venirea ambasadorului român la Vera Cruz, făcând totodată aprecieri pozitive asupra schimburilor comerciale stabilite în ultimul timp între cele două ţări.

În dimineaţa zilei de 24 mai, pe cheurile joase ale portului Vera Cruz, un mare număr de locuitori ai oraşului şi din alte localităţi aşteaptă cu nerăbdare sosirea velierului.

Prin aşezarea sa portul Vera Cruz, destinat atât vaselor comerciale, cât şi celor de război, diferă foarte mult de suratele lui întâlnite în ţările Americii Latine.

Dana „T", la care a acostat „Mircea", este de fapt o continuare a unuia din principalele bulevarde, plecat din centrul oraşului şi terminat acolo unde începe oceanul. Celelalte două cheuri care mărginesc bazinul portuar sunt şi ele străzi comerciale cu un intens trafic de pietoni şi autovehicule. Datorită distanţelor mici între navele acostate şi trotuare, marinarii de pe nave pot comunica foarte uşor prin voce cu trecătorii. Străzile au o intensă viaţă atât ziua, cât şi noaptea. Magazinele, prăvăliile, buticurile, restaurantele, cafenelele, cofetăriile sau grădinile special amenajate folosesc cu multă pricepere spaţiile disponibile. Pentru atragerea clientelei, majoritatea localurilor de consum au propriile formaţii de muzicanţi cu repertoriu tipic mexican. Acestea sunt formate în general din 7-8 bărbaţi tineri, cu păr şi mustăcioară de cărbune, îmbrăcaţi în cămăşi roşii sau cadrilate, în pantaloni negri cu lampasuri argintii sau aurii, încălţaţi cu cizme pintenate, cu centuri late având catarame pe măsură şi purtând pe cap cunoscutele sombrero. Aceste grupuri de muzicanţi cu aspect de trubaduri locali interpretează într-o armonie perfectă melodii pline de patos şi alean, în care se întrepătrund vocile de o rară frumuseţe cu sunetele unduioase ale viorilor şi chitarelor. Fără excepţie aceşti modeşti instrumentişti, care îşi interpretează melodiile stând în picioare, aşezaţi în semicerc, sunt solişti vocali desăvârşiţi. Concluzia la care poţi ajunge este una singură: Mexicul este patria tenorilor...

Contra unei sume modice, repertoriul grupului de cântăreţi poate fi modificat cu uşurinţă. Orice signora sau signorita poate asculta serenada preferată, oferită în semn de preţuire din partea celui drag. În astfel de ocazii şeful formaţiei anunţă numele celei căreia îi este dedicată melodia (dacă este cazul, şi al „don"-ului), cu zâmbetele şi plecăciunile de rigoare. Şi acum, o particularitate a acestor maeştri solişti vocali şi totodată instrumentali: cu o degajată uşurinţă, oricare dintre ei poate cânta în falset, acel timbru specific tenorilor de mare clasă, folosit pentru coloritul sunetului.

Luat în ansamblu, având în vedere intensa lui viaţă care se desfăşoară în acorduri de chitară, Vera Cruzul poate fi considerat un oraş în plină sărbătoare. Pe străzile sale, atât ziua, cât şi noaptea, este o continuă forfotă. La tot pasul întâlneşti oameni aparţinând tuturor

raselor şi naţionalităţilor pământului şi într-un număr mare pe descendenţii aztecilor, băştinaşii acestor meleaguri descoperite de conquistadorul Hernan Cortes în anul 1519. Indigenii sunt lesne recunoscuţi după trăsăturile feţelor uşor mongoloide şi după veşmintele lor specifice, viu colorate.

Gazdele au luat toate măsurile ca, în afara activităţilor obişnuite în astfel de ocazii (întruniri, cocteiluri, spectacole, întreceri sportive). să pună la dispoziţia musafirilor autocare pentru a fi vizitate împrejurimile. Astfel, s-au făcut excursii în localităţile Antigua şi Zempola, unde au putut fi văzute complexe de piramide şi temple ridicate în cinstea zeilor Quetzalcoatl, Xipe-Totec şi Coatlique. Zonele de plantaţii de bananieri sau trestie de zahăr sunt frecvent întâlnite pe marginile drumului asfaltat ce şerpuieşte pe litoral.

Ceva mai departe de ocean palmierii devin mai rari, iar întinderile sunt aride şi prăfoase. Căsuţele modeste, fără un anume stil în construcţie, cu pereţi pelagroşi, par că moţăie copleşite de arşiţa tropicală.. În afară de câţiva ţărani îmbrăcaţi în straie albe. încinşi cu brâie roşii şi cu nelipsitele sombrero pe cap, însoţiţi de măgari blazaţi şi de cai obosiţi, la care se mai adaugă câte un copil sau câte o femeie lângă o fântână cu colac de piatră, nu mai poţi vedea altceva într-un sat mexican. Viaţa ţăranilor nu are nimic vesel sau sărbătoresc. Ea pare la fel de aspră ca pe timpul marilor revoluţionari Emiliano Zapata şi Francesco Villa, care au condus mişcarea ţărănească de la începutul secolului XX.

Un loc important în cultura plantelor îl are porumbul. Acesta constituie de fapt baza alimentaţiei locuitorilor satelor. Aici se pot întâlni cele mai variate soiuri de porumb, de forme şi gusturi diferite. Preparatele culinare din porumb încep cu pănuşele special pregătite, ştiuleţii copţi, fierţi sau muraţi, floricelele, diverse fierturi de boabe combinate, budincile, prăjiturile, şi se termină cu pâinea cea de toate zilele, cunoscuta tortillas. Tortillas este o turtă din mălai coaptă în jar sau pe plită, uşor condimentată cu praf de var. Acest sortiment alimentar - care din moşi-strămoşi nu şi-a schimbat compoziţia. forma sau modul de preparare - este foarte bine tolerat de organismul ţăranilor mexicani.

După părerea multor cercetători în domeniul medicinii, adausul de carbonat de calciu ar sta la baza danturii regulate, sănătoase şi orbitor de albe a băştinaşilor. Indiscutabil, aici orice medic stomatolog ar muri de foame.

În Vera Cruz viaţa îşi continuă cursul fără abateri de la vechiul său făgaş.

„Mircea", atracţia zilei, este vizitat de un număr din ce în ce mai mare de mexicani şi turişti străini. Cozile au devenit interminabile. Pentru a putea face situaţiei, orele stabilite în program pentru vizitarea navei s-au dublat. În ultimele zile numărul vizitatorilor a depăşit 1.000 de persoane. Pliantele, cărţile poştale ilustrate şi insignele cu „Mircea" sunt mult căutate şi apreciate de către toţi cei care au reuşit să urce la bordul acestei minunate nave. Presa, radioul şi televiziunea mexicană se întrec în a da date despre „Mircea" şi ţara lui de origine. Sunt prezentate caracteristicile tehnice ale velierului, precum şi episoade din lunga sa activitate pe mările şi oceanele lumii, în paralel cu informaţiile de ultimă oră privind bunele relaţii diplomatice dintre Mexic şi România. Dacă în Cartagena marinarii noştri au avut surpriza de a vedea pe marile sale bulevarde automobile Dacia 1300, în Vera Cruz au aflat că tractoarele româneşti (aclimatizate) au un foarte bun randament în condiţiile climei tropicale.

Ca întotdeauna atunci când bricul se află într-un port străin, timpul se scurge mult mai repede decât de obicei.

Ultima zi de escală în portul mexican se apropie de sfârşit. Bilanţul privind activităţile desfăşurate în acea săptămână este foarte bogat: întâlniri, dejunuri, cocteiluri şi vizite în oraş - printre care un loc important l-a ocupat cea de la „Eroica Şcoală Navală", numită astfel datorită eroismului cu care marinarii au apărat oraşul în confruntările din anii 1847 şi 1914 cu trupele Statelor Unite. Au urmat la rând depunerea unei coroane de flori la monumentul dedicat eroilor, precum şi excursii pe litoral şi în localităţile apropiate.

Într-un cadru solemn, primarul oraşului a înmânat diplome de „Cetăţeni de onoare" şi cheile oraşului Vera Cruz conducătorului marşului, căpitan-comandor Alexandru Hârjan, şi comandantului bricului, locotenent-comandor Eugen Ispas.

Pe timpul staționării la bordul lui „Mircea" au urcat numeroase personalități civile şi militare, precum şi mii de cetățeni ai orașului-port, de toate vârstele şi profesiile. În Cartea de onoare a navei, printre alți vizitatori de marcă a semnat şi viceamiralul Flotei mexicane, Ruhei Lura, care a scris: *„Am vizitat cu multă plăcere această navă românească, pe ai cărei oameni îi consider prieteni de seamă ai țării mele."*

Primarul municipiului Vera Cruz, Juan Moldonado Pereda, a consemnat şi el: *„Vizita navei-şcoală Mircea constituie un semn de prietenie solidară între popoarele noastre."*

Ilustrative pentru importanța vizitei lui „Mircea" în Mexic sunt şi aprecierile ambasadorului României, Dumitru Mihai, care se întâlnea pentru prima dată cu vârstnicul şi legendarul său „omolog pe ape", cel care îşi depusese scrisorile de acreditare, în decursul anilor, în zeci şi zeci de țări: *„Marinarii navei-şcoală Mircea au reprezentat cu cinste patria în cele patru zile ale misiunii lor. Ordinea pe navă, disciplina şi ținuta celor care au ales bucuriile şi necazurile mărilor şi oceanelor au contribuit, prin aceste calități şi prin activitățile bogate desfăşurate, la prestigiul, cunoaşterea şi prețuirea României în Mexic."*

În dimineața zilei de 28 mai 1976 „Mircea" s-a dezlipit de cheul înțesat până la refuz de lume şi, în uralele nesfârşite care acopereau sunetele fanfarei, şi-a desfăşurat velele luând drum spre Cuba.

Furtunile în general moderate care au întâmpinat bricul au fost considerate fenomene obişnuite pentru locul şi anotimpul respectiv. Apariția vegetației plutitoare venite din Marea Sargaselor datorită vânturilor şi curenților nu a impresionat pe nimeni. În schimb, când stoluri întregi de păsări au apărut în jurul navei, marinarii au înțeles că țărmurile Cubei erau foarte aproape.

Cu 343 de ani în urmă, în prima sa călătorie în Lumea Nouă, de pe puntea caravelei „Santa Maria", poate că şi Cristofor Columb privea prin ochean orizontul înceţoşat, întrebându-se dacă linia cărămizie tremurătoare pe care o vedea e un simplu miraj sau chiar Noul Continent.

Zece ani mai târziu Cuba va fi ocupată de conquistadorii spanioli conduşi de Diego Velasquez de Cuellar, care fondează oraşele fortăreţe Santiago de Cuba şi Habana, devenind ulterior guvernatorul insulei. Într-un timp record populaţia amerindiană este exterminată şi înlocuită cu sclavii negri aduşi din Africa, mai supuşi şi mai rezistenţi pentru muncile grele de pe plantaţii. Secolele care au urmat au constituit un adevărat lanţ al revoltelor şi răzmeriţelor celor asupriţi, culminând cu războaiele de eliberare naţională din 1868-1878 şi 1895-1898. Războiul hispano-american - declanşat datorită intereselor expansioniste ale S.U.A. în zona Mării Caraibelor (1898) - duce la ocuparea Cubei de către nord-americani. Prin Tratatul de pace de la Paris (1898), Spania renunţă la suveranitatea asupra Cubei, aceasta fiind declarată formal stat independent. Amendamentul Platt (1901) consfinţeşte însă dreptul S.U.A. de a interveni în politica internă a Cubei.

Guvernarea militară nord-americană ia sfârşit în anul 1902, când Cuba se proclamă oficial Republică independentă. Deşi Amendamentul Platt este anulat definitiv în 1934, S.U.A. păstrează în folosinţă baza aero-navală Guantanamo, din sud-estul insulei. În anul 1933, ca rezultat al unei largi mişcări populare, preşedintele statului, M. Machado, este răsturnat de la putere. Puterea este preluată de un fost sergent al armatei cubaneze, Fulgencio Batista y Zaldivar, care se impune ca figură politică şi militară în această perioadă de criză, reuşind să ocupe funcţia de preşedinte al ţării între anii 1940-1941. Timp de 11 ani, la conducerea ţării se perindă un întreg grup de politicieni. Printr-o lovitură de stat (1952), F. Batista acaparează puterea instaurând o cruntă dictatură bazată pe teroare şi corupţie. La 26 iulie 1953 un grup de tineri revoluţionari conduşi de Fidel Castro a atacat cazarma Moncada din Santiago de Cuba, punctul forte al dictatorului, fără însă a o cuceri. Dar semnalul luptei împotriva dictaturii fusese dat. În 1956, sub conducerea aceluiaşi Fidel Castro, un desant de luptători cubanezi debarcă de pe goeleta „Gramma", venită din Mexic, şi luptă pentru răsturnarea lui Batista şi a guvernului său. Lupta este reluată cu forţe noi, la ele adăugându-se şi forţa maselor populare. După repetate confruntări militare şi acţiuni de protest în întreaga ţară, dictatorul este înlăturat.

În 1976 Fidel Castro Ruz este ales preşedinte al ţării, iar partidul comunist, partid de guvernământ.

După 5 zile de navigaţie, timp în care s-au parcurs 951 de mile marine, „Mircea" intră în apele teritoriale ale Cubei.

Bricul este întâmpinat de două nave de luptă cu echipajele „la front", până la înscrierea pe şenalul navigabil balizat care duce spre capitala ţării, Havana. Ambele maluri ale acestui canal sunt străjuite de fortificaţii etajate şi ziduri crenelate datând din secolul al XVI-lea. O dată cu ridicarea pavilionului cubanez la catarg, se intonează imnurile de stat ale Cubei şi României, în timp ce aerul vibrează la cele 42 de salve trase de tunurile de pe „Mircea"* şi de pe uscat. Bazinul portuar care se găseşte în prelungirea golfului ce intră mult în oraş face ca bricul să fie înconjurat din trei părţi de străzi şi bulevarde, aşa cum fusese şi la Vera Cruz.

Un fapt uşor de remarcat de orice vizitator străin venit în Havana îl constituie bogăţia vegetaţiei dominate de uriaşii palmieri regali.

La ora 8,22, pe 2 iunie 1976, „Mircea" a acostat în portul Havana la cheul Marinei Militare. Activităţile protocolare au început cu sosirea la bord a ambasadorului României în Cuba, a comandantului Marinei Militare, a primarului Havanei, a numeroşi diplomaţi şi ofiţeri superiori care, după trecerea în revistă a navei, au participat la un dejun.

La dispoziţia marinarilor români au fost puse autocare ce i-au plimbat atât în oraşul vechi, cât şi în cel nou, făcând îndelungate staţionări la obiectivele de interes turistic sau istoric.

În prima zi a escalei bricului în portul cubanez, un grup de ofiţeri a fost la celebra „Tropicana" - cunoscută în toată lumea pentru unicitatea frumuseţii spectacolelor sale şi pentru... preţurile exorbitante.

După servirea mesei în restaurantul Cazinoului, de un rafinament şi un lux şocant, adăpostit sub un uriaş clopot de sticlă şi

---

* Pentru tradiţionalul salut protocolar, N.S. „Mircea" dispune de o instalaţie specială compusă din aruncătoare cu încărcături oarbe foarte puternice, care se montează, în funcţie de situaţie, în unul din borduri.

cu oglinzi de cristal, s-a trecut în grădina luxuriantă, înconjurată de palmieri seculari drapați cu cortine de liane. Spectacolul nocturn a avut loc pe o scenă centrală perfect integrată în decorul natural. Grădina are 800 de locuri, ansamblul numără 120 de artişti şi 60 de orchestranți, iar intrarea costă 100 de dolari.

Dansatoarele şi cântărețele, în majoritate mulatre născute şi crescute în ritmul muzicii şi al dansului, cu corpuri care parcă depăşesc desăvârşirea, măsurate la şubler, împreună cu partenerii şi orchestranții, au coborât pe estradă din... palmieri. Jocurile de lumini colorate ale reflectoarelor, jeturile flăcărilor intermitente sau vălătucii de fum uşor albăstrui care, asemenea unor nori, se rostogolesc pe platfoma scenei, dau impresia că totul pluteşte undeva, la mare înălțime. La realizarea acestor efecte de sunet şi lumină contribuie o întreagă armată de specialişti capabili să deservească instalații electronice ultramoderne, grupate într-o adevărată uzină proprie.

Spectacolul a început cu interpretarea melodiei „Frumoasele nopții moscovite" (în traducere locală), continuând cu dansuri folclorice legate de lupta de eliberare a sclavilor negri. Muzica şi coregrafia sunt tipice populațiilor din vestul Africii, prelucrate şi stilizate. Partea a doua a programului a cuprins un bogat repertoriu de cabaret, tinerele mulatre demonstrând că în acest gen al muzicii şi dansului rămân imbatabile.

A doua zi o delegație a marinarilor noştri, formată din ofițeri şi cadeți, a depus o coroană de flori la mormântul eroului național Jose Marti*, iar echipajul navei, organizat în grupuri mici, a vizitat cartierele vechi şi cel nou al oraşului, Şcoala Navală şi bazele sportive, unde au avut loc întreceri între musafiri şi gazde. În aceeaşi seară vedetele de la „Tropicana" dau un spectacol pentru întregul echipaj al navei, în sala unui club din apropierea portului. În fața unui public format numai din tineret, artistele s-au simțit în elementul lor, întrecându-se pe sine.

---

* **Jose Marti** = Scriitor şi om politic cubanez, fondator al Partidului revoluționar (1842), unul dintre conducătorii răscoalei anti-spaniole dintre 1895-1898, căzut în luptă.

În zilele care au urmat marinarii de pe „Mircea“ au văzut foarte multe muzee, case memoriale, piețe și monumente înălțate în amintirea celor care au luptat pentru libertatea și independența țării. Un scurt popas s-a făcut și la Palatul Prezidențial al dictatorului de tristă amintire Fulgencio Batista. Construcția nu impresionează însă decât prin mărime și prin luxul extravagant. O zi întreagă a fost stabilită în program pentru vizitarea stațiunilor balneoclimaterice. printre care Playa Royal și renumita Varadero, binecunoscută în lume pentru plaja cu nisip fin, transparența apei și bogăția vegetației tropicale care o înconjoară. Stațiunea dispune de o întreagă rețea de hoteluri, discoteci și alte locuri de distracție, la care se adaugă și baze sportive dotate cu cele mai variate și sofisticate mijloace pentru practicarea sporturilor pe apă, sub apă sau pe uscat. Gazdele au asigurat mesele pentru musafiri în cele mai elegante restaurante. unde pe timpul întregii zile s-au servit alese mâncăruri cu specific local și tot felul de băuturi, începând cu sucurile de fructe preparate pe loc în mixere mari, cu cilindri de sticlă, bere cubaneză, și terminând cu cunoscutul rom Havana Club.

Nivelul de trai al cubanezilor este dificil de apreciat într-o țară cu sistem de cartelare. Magazinele care primesc pesoși sau valută în schimbul mărfurilor sunt puțin frecventate de autohtoni datorită prețurilor ridicate. Un pesos cubanez depășea valoarea unui dolar american, deși puterea lui de cumpărare era mică. Spre exemplu. cumpărarea și francarea câtorva cărți poștale pentru străinătate era mai scumpă de câteva ori decât în Columbia sau în Mexic.

Pe timpul escalei navei-școală „Mircea“ în Havana, autoritățile cubaneze au manifestat multă atenție și curtoazie față de marinarii români. Importantul cotidian „Granma“a făcut în numeroase articole aprecieri elogioase privind vizita navei românești în Cuba, ținându-i la curent pe havanezi asupra activităților desfășurate. Rămân însă mai greu de înțeles unele măsuri luate de autorități, care au surprins comanda navei. Una dintre acestea a interzis consumul de carne și preparate din carne din stocul existent la bord, aplicându-se sigiliu. Măsura respectivă - desigur, cu caracter profilactic - luată în urma depistării pătrunderii pe piața internă a unor produse din import infectate, în cazul lui „Mircea“ nu avea nici o justificare.

O altă dispoziție inexplicabilă a fost aceea de a instala un post de santinelă pe cheu, care nu a permis populației să se apropie de navă. Şi, pentru mai multă siguranță, bricul a fost izolat de curioşi printr-un gard înalt, confecționat din panouri prefabricate, instalat în mare grabă...

Datorită măsurilor restrictive, în afara persoanelor venite oficial la bord nici un cubanez de rând nu a putut vizita velierul românesc.

În după-amiaza zilei de 7 iunie s-au completat plinurile de apă, alimente şi combustibil. La puntea centru a velierului a avut loc un dejun dat în cinstea gazdelor.

A doua zi, la ora 9,25, „Mircea" a plecat din Havana, navigând de-a lungul coastei de nord a Cubei spre portul Hamilton, din Arhipelagul Bermudelor. În punctul de coordonate φ =23°19'N şi λ = 82°19'W se trece în fusul orar 5h vestic, motiv pentru care ceasurile se dau cu o oră înapoi.

Întrucât „Mircea" urma să participe la cea de-a treia etapă a regatei „Operation Sail 1976, Bermuda-Newport"*, controlarea operei vii a navei era obligatorie înainte de concurs. Verificarea s-a făcut în afara apelor teritoriale ale Cubei, cu scafandrul autonom al bordului. După rămânerea bricului în derivă în urma strângerii velelor, s-a lansat la apă barca nr. 1, luându-se toate măsurile de supraveghere şi intervenție în cazul unui atac al rechinilor. S-ar fi folosit, la nevoie, armamentul automat din dotare. Pentru siguranță, scafandrul Hurmuz Marcel a fost legat cu o saulă rezistentă în scopul de a fi ridicat mai uşor în barcă în caz de pericol. Apa fiind deosebit de transparentă, controlul corpului imens al navei s-a făcut în condiții optime. Chila, cârma, elicea, loch-ul şi tabletele bordajului au fost găsite în perfectă stare. Doar pe gulerul grătarelor prizelor de fund se depusese un strat subțire de scoici.

Rezultatul controlului fiind favorabil, marşul a fost reluat imediat,

---

* Primele două regate s-au desfăşurat pe distanțele Plymouth-Lisabona şi Tenerife-Bermude. Datorită programului său de vizite în țările Americii Latine, nava-şcoală „Mircea" nu a participat la aceste regate.

După câteva ore de navigație în condiții de hulă, vânt slab. căldură înăbușitoare, sub un cer de plumb topit, „Mircea" s-a înscris în celebrul Triunghi al Bermudelor, supranumit și Triunghiul Morții. în perimetrul căruia numai între 1945 și 1976 au dispărut fără nici o explicație plauzibilă peste o sută de nave și avioane, numărul victimelor depășind 1.000.

Deși ar fi fost normal ca istoria acestui Triunghi blestemat să fie mult mai veche, ea începe abia în cel de-al doilea deceniu al secolului trecut.

În timpul primului Război Mondial, departe de teatrul operațiunilor maritime, o navă transportor a S.U.A, de 150 m lungime și 19.000 t.d.w., având la bord 309 oameni, plecată din insula Barbados spre nord, dispare fără urmă și fără a lansa vreun semnal S.O.S. Deși misterioasă, întâmplarea a fost pusă pe seama întâlnirii neașteptate a navei cu vreun crucișător sau submarin german rătăcit în zona respectivă. Dar lucrurile nu s-au oprit aici...

După terminarea războiului, în mod surprinzător, dispariția navelor a continuat. În anul 1924 pier fără urmă un cargou japonez. urmat, în 1925, de nava de mare tonaj „Cotopaxi", în 1926 de o altă navă a S.U.A., pentru ca mai apoi aceste catastrofe maritime să se încheie vremelnic, în anul 1931, cu vasul suedez „Stavanger", plecat din insulele Bahamas.

Căutările au fost zadarnice. Nu a fost descoperită nici o epavă. vreun corp plutitor sau vreun naufragiat. Ulterior, la sud de Bermude s-au găsit unele nave mai mici, intacte, dar fără țipenie de om la bord. În urma unor investigații se constată că aceste dispariții s-au petrecut nu numai la suprafața apei, ci și în adâncurile oceanului. Aici și-au găsit sfârșitul submarinul german U-317 (în timpul celui de-al doilea Război Mondial) și celebrul submarin francez „Surcoufe", considerat a fi cea mai mare navă submersibilă a acelor timpuri. Întrucât dispariții misterioase ale diferitelor nave fuseseră semnalate în decursul anilor și în alte puncte ale globului, „Triunghiul Bermudelor" nu a fost considerat o excepție de la regulă. Începând însă, cu anul 1945, el intră în atenția cercetătorilor și savanților specializați în fizică, chimie, geofizică, geomagnetism, vulcanologie. meteorologie etc, în scopul elucidării misteriosului fenomen al

dispariției navelor de suprafață, a sumbarinelor, la care se adaugă acum și aeronavele.

Începerea cercetărilor sistematice și profunde - mai târziu, cu largă participare internațională - a fost determinată de dispariția, în ziua de 5 decembrie 1945, a unui grup de 5 avioane de luptă americane plecate într-un zbor de rutină în larg, de la baza aeriană „Fort Laurderdale", din Florida.

Catastrofa aviatică rămâne însă inexplicabilă dacă sunt luate în considerație situația meteo excelentă, starea tehnică perfectă a aparatelor de zbor, experiența bogată a celor 14 aviatori care trecuseră prin situații grele în timpul războiului și calitățile de excepție ale comandantului escadrilei, Charles Taylor.

Așa cum reiese din conținutul celor publicate ulterior referitor la această tragedie aviatică enigmatică, „Zborul 19" s-a desfășurat inițial normal, legăturile radio funcționând bine, pentru ca, puțin mai târziu, baza aviatică să recepționeze mesaje alarmante:

- Nu putem stabili unde suntem. Aparatele nu indică poziția. Ne-am rătăcit!

La intervențiile bazei, care voia să afle locul unde se găseau avioanele deasupra oceanului, se primesc răspunsuri uluitoare, de neînțeles:

- Apă albă!... Apă albă!...

Ultimele cuvinte ale comandantului escadrilei înregistrate la baza aeriană, au fost:

- Nu vă luați după mine! Ei arată ca și cum ar veni din Cosmos...

Apoi... Tăcere desăvârșită.

Acțiunea de salvare întreprinsă imediat de către baza aeriană din Florida, care a trimis în zonă nave de căutare și avioane, a rămas fără nici un rezultat concret. Mai mult, hidroavionul „Martin Mariner", echipat cu aparatură de detectare și cercetare în condiții meteorologice dificile, nu s-a mai întors nici el din misiune.

Seria catastrofelor aeriene și navale rămase fără explicații verosimile a continuat: 1948, un avion aparținând S.U.A., de tip D.C.B.; 1954, un avion cvadrimotor S.U.A. de tip „Super Constelation"; 1963, două avioane cisternă „K.C.-135" și cargoul

„Marine-Sulphur Queen"; 1967, iahtul „Renvolno" şi nava de război braziliană „Sao Paolo"; 1973, cargoul de 20.000 t.d.w. „Anita"şi „Norse Variant", de acelaşi tip ş.a.m.d.

Toate cercetările făcute de specialişti asupra acestor enigmatice dispariţii, aşa cum s-a amintit, nu au putut da măcar un punct de plecare, negăsindu-se probe materiale, adică supravieţuitori sau epave. În această situaţie confuză, aşa cum era normal, au apărut tot felul de teorii mai mult sau mai puţin realiste.

Cea mai răspândită este: Triunghiul Bermudelor este un spaţiu strict limitat unde se produc cele mai mari turbulenţe de pe glob de natură magnetică, electromagnetică şi gravitaţională, capabile să anuleze complet funcţionarea aparaturii de navigaţie a aeronavelor sau navelor maritime. Datorită prăbuşirii faliilor de pe fundul oceanului, pe mari întinderi se produc valuri uriaşe care mătură tot ceea ce întâlnesc în cale, modificând şi stratul inferior al atmosferei datorită particulelor de apă şi vaporilor antrenaţi pe verticală.

Una din ipotezele cele mai îndrăznețe a fost aceea că, în urma emanării masive de gaze din scoarţa poroasă sau fisurată a fundului oceanului, în urma mişcărilor telurice, este modificată densitatea apei oceanului, care nu mai permite flotabilitatea navelor.

După părerea altor specialişti, cauza catastrofelor ar fi apariţia unor emisiuni de sunete de înaltă frecvenţă care ar zăpăci complet echipajele, anulându-le capacitatea de a raţiona, determinându-le să acţioneze iresponsabil şi să comită grave erori care să ducă, în final. la scufundarea navelor.

Alte concluzii ipotetice ar fi că aceste mari perturbaţii s-ar produce mai ales când Luna se află la perigeu faţă de Pământ. În această situaţie, fluxurile seleno-solare antrenează sub fundul oceanului o deplasare masivă de magmă ionizată care ar produce anomalii magnetice şi ar influenţa în special aparatura de navigaţie. atunci când este Lună Plină sau Lună Nouă.

Presupunerile mai mult sau mai puţin realiste ale unor oameni de ştiinţă, sprijinite efectiv de unele publicaţii aflate în goană după senzaţional, depăşesc deseori limitele realului, acceptate de oamenii timpurilor respective. După ei, concluzia este una singură: toate aceste nenorociri au la bază o explicaţie cosmică... Pe scurt.

deasupra „Triunghiului Morții", la date imprevizibile, se formează sorburi asemănătoare întrucâtva cu găurile negre din Cosmos, care absorb nave şi avioane cu tot cu echipaje, proiectându-le apoi în îndepărtate galaxii.

Fantezia acestor specialişti consideraţi „zglobii" de către colegii de breaslă a dat şi motivaţia necesară. Extratereştrii, adică omuleţii verzi cu ochi bulbucaţi, se află în spatele acestor fenomene, scopul lor fiind unul singur: capturarea de cobai umani pentru experimentele lor misterioase. Dar şirul acestor explicaţii nu se opreşte aici. Ultima dintre ele susţine că în centrul Triunghiului s-ar găsi o uriaşă piramidă sprijinită cu baza pe fundul oceanului şi cu vârful la numai câteva sute de metri de suprafaţa apei. Dacă avem în vedere câte teorii, câte proprietăţi miraculoase sau coincidenţe matematice s-au pus pe seama piramidelor, nu-i de mirare că şi de această dată tot o surată de-a lor este... capul răutăţilor.

Marinarii erau în cunoştinţă de cauză în ceea ce priveşte aceste fenomene şi teorii; aşa că nu este de mirare că, atunci când „Mircea" a intrat în Triunghiul blestemat, pe unii i-au trecut toate căldurile...

Temperatura aerului saturat cu vaporii supraîncălziţi din atmosfera de plumb topit, reflectată în oglinda apelor cenuşii ale oceanului, practic i-a fiert în suc propriu. Însă, preocupaţi să-şi îndeplinească sarcinile de serviciu, au uitat cu totul de pâlniile absorbante ale vârtejurilor cu diametre de zeci de kilometri, de omuleţii verzi cu ochi bulbucaţi, ca de brotăcei, sau de vârful piramidei submerse care se afla chiar sub chila lui „Mircea".

Oceanul uşor agitat, descărcările electrice continue care luminau straniu depărtările, urmate de bubuiturile cu prelung ecou ale tunetelor, mai ales în timpul nopţilor jilave, au fost din fericire tot ceea ce a putut oferi temutul Triunghi.

După nouă zile de navigaţie în condiţii „lipicioase", extrem de obositoare, vremea s-a îmbunătăţit. Un vânt slab dar răcoros, venit de undeva din nord, a împrăştiat negura dezvelind albastrul pur al cerului subtropical.

În dimineaţa zilei de 16 iunie 1976 la orizont a apărut Arhipelagul insulelor Bahamas, pentru ca, după numai câteva ore,

„Mircea“ să ancoreze în baia „Granway“ a portului Hamilton, în apropierea velierelor „Sagres“ şi „Cristian Radich“, venite cu puţin timp înainte.

Cele 360 de insule ale Arhipelagului Bermudelor sunt recunoscute pe plan mondial pentru frumuseţea lor de basm, ca loc ideal pentru petrecerea vacanţelor.

O caracteristică a Hamiltonului, un orăşel-port pentru tot felul de nave de agrement, inclusiv pentru mari pasagere, este lipsa clădirilor înalte. Majoritatea construcţiilor sunt joase, vopsite predominant în alb şi azuriu, având o arhitectură simplă dar plăcută, proprie caselor de odihnă. Frumuseţea maiestuoasă a palmierilor, vegetaţia luxuriantă, explozia cromatică a florilor cu parfumuri fine întâlnite doar în asemenea locuri, fac ca întregul Arhipelag al celor 360 de insule (ce însumează doar 53,5 km^2 şi au în jur de 60.000 de locuitori) să fie mult căutat de iubitorii edenurilor pământene.

Orice turist, induferent de sex sau vârstă, se simte aici în largul lui. După preferinţe, se pot practica toate sporturile nautice, terestre sau aeriene. Predominante sunt, însă, cele legate de apă. Aici schiul nautic, navigaţia cu ambarcaţiuni sportive începând cu iolele şi terminând cu cuterele sau catamaranele, fără a mai vorbi de cele cu motoare puternice, dotate cu echipament de scufundări sau de pescuit. fac parte integrantă din programul vacanţelor în Insulele Bermude.

Costumaţia localnicilor, dar mai ales a turiştilor, este foarte lejeră şi parcă intenţionat neglijentă, de la bătrâni la copii. Bunicuţe cu minijupe, bătrâni venerabili îmbrăcaţi cu pantaloni până la genunchi, cu craci de culori diferite, sau tinere în sumare costume de baie, sunt întâlniţi peste tot, adică pe plajă, pe stradă sau în magazine. Până şi reporterii sau cameramanii americani sau străini veniţi la bordul velierelor participante la „Operation Sail 1976“, deşi sunt în misiune oficială, poartă blugi scurţi, franjuraţi, cu rosături sau petice în fund. Dar, curios, această costumaţie simplificată, excentrică şi oarecum ridicolă, este acceptată de toţi întrucât are darul de a înlătura barierele convenţionale şi protocolare dintre oameni.

Pe timpul staţionării bricului în Hamilton marinarii, însoţiţi de ofiţeri, au vizitat oraşul şi alte localităţă din insulele învecinate.

legate de port prin poduri. Un număr de 24 de cadeți au fost invitați de familii americane.

În portul Hamilton echipajul bricului ia cunoştință de conținutul telegramei adresate preşedintelui României de către preşedintele Statelor Unite ale Americii. Iată conținutul telegramei, publicată în ziarul „Scânteia" din 10 august:

Excelenței Sale, Domnului Nicolae Ceauşescu,

Preşedintele Republicii Socialiste România,

Dragă Domnule Preşedinte,

Vă scriu pentru a vă mulțumi în numele poporului american pentru modul generos în care poporul şi guvernul Republicii Socialiste România au înțeles să marcheze aniversarea Bicentenarului S.U.A.

Călătoria transatlantică a frumosului bric „Mircea" pentru a participa la festivitățile navale „Operation Sail" a fost primită cu plăcere de milioanele de americani. Grupul folcloric care a participat la festivalul de folclor de aici, din Washington, de asemenea a fost primit călduros de cei care l-au văzut. În plus, sunt informat despre o serie de alte manifestări organizate în acest an în România pentru a marca cea de-a 20-a aniversare a Zilei noastre.

Vă pot asigura, Domnule Preşedinte, că marcarea de către România a acestui fericit moment din istoria noastră se bucură de o deosebită apreciere.

Sunt fericit să folosesc acest prilej pentru a vă exprima recunoştința tuturor americanilor pentru aceste multe gesturi şi pentru mesajul dumneavoastră oficial pe care ni l-ați adresat cu ocazia Independenței noastre.

Cu sinceritate,
Gerald Ford.

În zilele următoare au sosit în port din toate colțurile lumii sute de veliere mari şi mici, pentru a participa la cea de-a treia regată Hamilton-Newport. Portul devenind neîncăpător, navele au ancorat în băile adăpostite dintre insule şi canale.

În afara navelor participante la Regată, oceanul este invadat de o puzderie de iahturi şi ambarcațiuni particulare venite să urmărească

întrecerea nautică şi să imortalizeze pe peliculă marile veliere ale lumii care şi-au dat întâlnire aici.

La 19 iunie 1976 s-au ambarcat pe „Mircea" D. William S. Meyers, reporter la revista „Sport Illustrated", o echipă de 8 corespondenţi de la postul de televiziune N.B.C., Walter Damtoft, editor şef la „The National Observer" şi S. Brown, de la „The National Geografic".

Prezenţa lor la bord a fost binevenită, ea concretizându-se prin articole, reportaje, fotografii şi un interesant film documentar despre participarea velierului românesc la Regată.

20 iunie 1976. La linia startului cu o lungime de 1,5 mile marine s-au aliniat 17 veliere mari (clasa A4) - grup în care a intrat şi „Mircea". La clasa B au participat 66 de veliere. În ceea ce priveşte numărul velierelor mai mici, acesta depăşeşte orice închipuire. Capetele liniei de plecare au fost marcate de navele americane „F-119 Eschimo" şi „Bay State". Startul a fost dat la ora 15, pe 20 iunie 1976, fiind marcat prin două lovituri de tun de către nava „Eschimo".

Nava-şcoală „Mircea" ocupa o poziţie bună în vânt, fiind velierul cel mai apropiat de nava „Eschimo" (aflată în partea de est) şi având în babord velierul norvegian „Cristian Radich". Trebuie menţionat faptul că, fiind vorba de o regată, deci de o întrecere în care se foloseşte numai forţa eoliană, toate navele concurente aveau motoarele oprite.

Un incident avea să întârzie plecarea lui „Mircea" în cursă: o barchetină din lemn, veche de aproape un secol, care în urma reparaţiilor capitale participa la această întrecere nautică sub pavilion american la categoria navelor mici, a încercat să se strecoare printre velierul românesc şi cel norvegian.

Iată ce s-a consemnat în Jurnalul de bord:

Ora 15. În pupa babord se angrenează în deplasare, având viteză superioară, nava „Gazela Primeiro", la travers de noi distanţă 20 m aproximativ. Comandantul ordonă bandă dreapta la cârmă şi maşina toată viteza înapoi[*]*. Nava „Gazela Primeiro" se*

[*] Deşi sigilate, velierele aveau pregătite maşinile şi puteau să le folosească la nevoie, când se aflau încă pe linia startului.

agață cu partea dinspre prova a greementului de partea din babord a vârfului bompresului nostru.

Datorită ordinelor date şi promptitudinii executării lor, „Mircea" a evitat un dezastru. Avariile barchetinei fiind serioase, „Gazela Primeiro" a ieşit din concurs, iar „Mircea" a plecat în cursă cu întârziere.

Ulterior nava americană a adresat un protest, încercând să învinuiască de incident nava-şcoală „Mircea".

Deşi traseul în linie dreaptă al Regatei măsura 662 mile marine, adică circa 1.222 km şi putea fi parcurs cu vele în minimum trei zile şi trei nopți în condiții de vânt acceptabil, multe dintre navele concurente s-au grăbit la luarea startului mai ceva ca la un concurs de bărci cu rame, unde orice sutime de secundă contează.

Vântul este însă foarte slab, complet nefavorabil velierelor mari, mai ales celor cu velatură grea, din fibre vegetale. Zile întregi Eol se încăpățânează să nu umfle pânzele corăbiilor. Teama ca velierele să sosească cu întârziere în primul port american, Newport - fapt care ar fi încurcat întregul program al serbărilor Bicentenarului, minuțios planificate - i-a determinat pe organizatori să încheie Regata „Operation Sail '76", din lipsă totală de vânt, în ziua de 24 iunie la orele 18. Avându-se în vedere situația creată, clasamentul velierelor s-a făcut după poziția lor în ocean la data şi ora respectivă, raportat la linia de sosire. Dispoziția a fost transmisă prin radio de către nava directoare americană „Bay State" tuturor concurenților, cu precizarea: *„Să îşi folosească imediat motoarele pentru a ajunge la timp în Newport!"*

În urma acestei hotărâri luate de comisia de organizare, mulți dintre comandanții velierelor s-au declarat nemulțumiți de locul care li s-a repartizat în cadrul Regatei. Aceştia au argumentat că li se făcuse o nedreptate prin faptul că, neştiind despre o eventuală întrerupere a concursului, se abătuseră intenționat de la drumul inițial, în scopul ocupării unei poziții mai bune față de vânt, fapt care, ulterior, i-ar fi avantajat.

Avându-se în vedere situația existentă, concursul nautic a fost câştigat de nava barc „Gorch Foch", cea mai tânără soră a lui „Mircea".

După câteva minute de la primirea semnalului de încheiere a Regatei, navele şi-au strâns velele şi şi-au pus în funcţiune motoarele luând cap compas Newport.

Vechea zicală marinărească „Merge maşina, merge Marina!", lansată neîndoielnic de mecanici, se adevereşte şi de această dată.

Ca întotdeauna în asemenea împrejurări, s-au făcut tot felul de presupuneri şi cometarii pe seama câştigătorilor locurilor fruntaşe.

Au circulat astfel zvonuri cum că unele din navele concurente, bănuind că Regata va fi întreruptă, au folosit motoarele mai ales după căderea întunericului, detaşându-se astfel de celelalte veliere, care au respectat cu sfinţenie regulile de concurs.

Marinarii români au recunoscut însă cinstit avantajul pe care l-a avut velierul german faţă de celelalte nave concurente. Desigur, nu trebuie uitat faptul că „Gorch Foch", fiind ultimul din seria velierelor construite de Şantierele „Blohm & Woss", întruchipa întrucâtva experienţa navaliştilor hamburghezi, acumulată în timp, privind acest tip de nave. Apoi nava-şcoală germană a fost pregătită cu multă atenţie pentru Regată. Astfel, o navă comercială sosită în zonă i-a acordat asistenţă, preluându-i toate lesturile inutile de la bord, inclusiv sutele de tone de combustibil, apă şi alimente, lăsându-i doar strictul necesar pentru câteva zile, uşurând efectiv în acest mod velierul. Velatura de dacron, foarte uşoară, deasă dar fină ca ţesătură şi lesne de manevrat, capabilă să capteze şi cele mai slabe adieri de vânt, a asigurat înaintarea navei chiar şi atunci când viteza curenţilor de aer abia atingea 5 m/sec.

În aceste condiţii de vânt foarte slab, navele mari, cu vele grele, din fibre vegetale, printre care se număra şi „Mircea", au fost net dezavantajate. La rândul său, suprafaţa velică a lui „Gorch Foch" fiind mai mare cu 200 mp decât a surorilor sale, a adus şi ea un plus de avantaj folosit cu iscusinţă de marinarii germani. Totuşi. în aceste condiţii neprielnice, în cadrul Regatei „Operation Sail '76" nava-şcoală „Mircea" s-a situat în eşalonul navelor fruntaşe. Ca de obicei în astfel de circumstanţe, nu au lipsit glumele legate de încărcăturile grele pe care le căra „Mircea" încă de la plecarea din Constanţa. Printre ele s-a numărat şi aceasta, consemnată în jurnalul personal de cadetul Ananie Gagniuc:

„Ehei!... Dacă am fi avut şi noi pe cineva care să ne descarce măcar pentru trei zile vagoanele de fasole-bombă din magaziile bricului, le arătam noi nemţilor!...“

La data de 26 iunie 1976, ora 19,45, „Mircea“ a ancorat în rada Newportului. A doua zi, la ora 7, s-a ambarcat pe „Mircea“ viceamiralul Sandu Gheorghe, sosit cu câteva zile înainte din S.U.A. El a venit împreună cu ataşatul naval, locotenent-comandorul Stănculescu Marin. Puţin mai târziu au urcat la bord şi membrii comitetului de organizare, constituit din români stabiliţi în Statele Unite. Aceste comitete au fost create cu ocazia Bicentenarului pentru toate navele participante, în scopul înlesnirii legăturilor cu autorităţile americane şi cu alte instituţii abilitate, în vederea întocmirii şi realizării unor programe de vizite în porturile de staţionare, precum şi pentru a sprijini la nevoie rezolvarea unor probleme neprevăzute.

Comitetul de organizare al navei-şcoală „Mircea“ îl avea ca preşedinte onorific pe doctorul George Emil Palade, renumit medic şi biolog american de origine română (ieşean), laureat al Premiului Nobel în anul 1974.

Funcţia de preşedinte executiv i-a revenit frumoasei doamne Ildico Trrien, o ardeleancă cu suflet mare, fostă acrobată la trapezul zburător al Circului Krateyl din Cluj-Napoca.

Cu câţiva ani înainte, în urma unui turneu făcut în State, tânăra s-a căsătorit aici cu avocatul Gey Trrien, patronul mai multor edituri din New York. În faţa acestei „trădări“ făţişe de patrie, Ildico a fost judecată în contumacie de către înaltele organe justiţiare din ţară şi condamnată la ani grei de închisoare.

Ardeleanca nu a luat în seamă hotărârea judecătorească ce o stigmatiza ca trădătoare de ţară şi, împreună cu ceilalţi români stabiliţi în America, membri ai comitetului de organizare, s-a pus serios pe treabă. Ajutorul efectiv dat marinarilor români de aceşti anonimi voluntari în rezolvarea numeroaselor probleme apărute în diverse domenii s-a dovedit deseori de neînlocuit...

În prima zi de staţionare a bricului la Newport s-a analizat şi dezbătut de către organele competente ale Marinei S.U.A. „protestul de mare“ depus de comandantul navei, locotenent-comandorul Eugen

Ispas, la căpitănia portului, în legătură cu incidentul produs la linia de start între velierul românesc „Mircea", navă de tip barc cu un deplasament de 1.650 tone, şi barchetina americană „Gazelo Primeiro", de 498 tone. Posturile centrale de radio, televiziunea şi presa centrală au amintit despre acest neplăcut incident şi altele asemănătoare petrecute pe linia de plecare din Bermude, dar s-au abţinut de la orice comentariu, lăsând elucidarea cazurilor în seama specialiştilor. O parte din presa locală (în special ziarele de senzaţie) a prezentat însă respectivul abordaj sub titluri de-a dreptul incendiare şi nu tocmai ortodoxe. Iată formularea aproximativă a câtorva dintre acestea: *„Nava comunistă Mircea a scos din concurs decana de vârstă a corăbiilor participante la Regata Sail '76"*. Sau: *„Un uriaş velier din fier, venit din estul Europei, a făcut praf nava americană Gazelo Primeiro, cu o vârstă de aproape un secol, proprietate a Muzeului Marinei din Philadelphia"*.

După părerea avocaţilor şi a altor experţi ocazionali, bătrâna carapace plutitoare, reparată capital şi cosmetizată, dacă nu era scoasă din cursă ar fi avut toate şansele să ocupe unul din primele locuri la navele din grupa B, din care făcea parte.

Faţă de această situaţie Comitetul de organizare, în frunte cu Ildico şi soţul său, s-a implicat cu toate forţele şi mijloacele disponibile în apărarea lui „Mircea".

În calitatea sa de jurist şi patron a numeroase ziare de mare tiraj. Gey a avut un cuvânt greu de spus. În urma cercetărilor şi investigaţiilor făcute de către reporterii cotidianelor sale trimişi pe teren, au ieşit la iveală o mulţime de nereguli grave privind armarea barchetinei „Gazelo Primeiro". Astfel toţi iubitorii de senzaţii tari, inclusiv apărătorii şi susţinătorii cauzei Muzeului considerat armator păgubit, au aflat că nava respectivă fusese pregătită pentru concurs în aproximativ o lună. Atunci când lucrările de reparaţii şi modificări făcute pe şantier erau pe terminate, s-a constatat că acest velier de epocă nu avea nici un comandant şi nici echipaj pregătit să-l conducă şi să-l manevreze, întrucât era un hibrid al tehnicii navale de la sfârşitul secolului al XIX-lea şi a celei de ultimă generaţie a secolului atomic.

Într-o asemenea situație, mai ales fiind vorba de cel mai mare concurs nautic internațional între veliere aparținând claselor A, B, C şi D, cunoaşterea amănunțită a navei, a calităților sale nautice şi manevriere de către comandant, precum şi un antrenament corespunzător al marinarilor în condiții normale sau de tempestă erau absolut obligatorii.

Dar timpul fiind foarte presant, atât comandantul cât şi membrii echipajului au fost recrutați în urma unor anunțuri publicitare. Funcția supremă i-a revenit (din lipsă de alți candidați) unui modest dar simpatic căpitan de remorcher pe nume Muller. La rândul lor, mateloții care aveau să formeze echipajul barchetinei călcau pentru prima dată pe puntea unei nave de epocă. Muller Warren, un iubitor al sportului cu vele, pe care îl practica în timpul liber la bordul unei bărcuțe proprii de tip yolă, ieşise din când în când pe apele fluviului Hudson, dar nicidecum în ocean...

Fire poetică şi visătoare, grăsunul şi bondocul Muller, aflat în preajma pensionării, îşi dorise toată viața - aşa cum a declarat mai târziu - să plutească cu un velier pe apele oceanului.

Lectura cărților lui Fenimore Cooper, Jack London şi Robert Louis Stevenson îl făcuse întotdeauna să se simtă ca un temerar lup al mărilor atunci când se afla pe modesta-i ambarcațiune, dar din păcate nu-l inițiase în ceea ce priveşte manevrele navelor cu vele şi nici regulamentele de navigație care trebuiesc respectate de către corăbieri.

Răsfoindu-le - regulamentele - doar cu o seară înaintea începerii marelui concurs nautic, Warren s-a considerat pe deplin capabil să facă față situației. Şi iată-l acum în fața Comisiei constituită din experți în probleme de abordaje şi accidente pe mare, ştergându-şi nervos chelia...

În final comandantul Warren este obligat să-şi ceară scuze pentru abordaj şi pentru nerespectarea regulilor de navigație.

Pe data de 28 iunie nava-şcoală „Mircea" a fost întâmpinată semioficial la sosirea în Newport de către contraamiralul Newille. Iată cum consemnează în paginile sale ziarul „New York Post" acest eveniment:

„Ieri contraamiralul în retragere Newille, originar din Manhathan, a devenit primul voluntar Op Sail '76 care a făcut ceremonia de întâmpinare oficială acestei nave, care a sosit aici venind din Bermude.

O şalupă portuară ne-a plimbat în jurul velierului, prima dată înconjurând prova cu galionul reprezentându-l pe Mircea, prinţul românilor din secolul XIV. O întreagă mulţime de cadeţi navali, superstelele acestui Festival Woodstook nautic, făceau semne cu mâna, deşi făcuseră aceleaşi semne miilor de bărci cu spectatori, la fiecare minut de când Mircea era în port.

Strigătele şi ovaţiile de bun sosit au copleşit velierul în tot cursul zilei, în timp ce flotila fără de sfârşit de bărci de agrement şi iahturi înconjura nava."

Bătrânul amiral este impresionat de ordinea şi curăţenia desăvârşită de la bord şi declară deschis: *„E o navă curată!"* I se spune, în glumă, că nu trebuie uitat faptul că a fost construită în anul 1939 şi, deci, este o doamnă bătrână, care se respectă. La care musafirul răspunde: *„Dar e o bătrână doamnă frumoasă!"*

Pe timpul staţionării în Newport, „Mircea" va primi vizita persoanelor oficiale şi a locuitorilor oraşului dornici să cunoască viaţa la bordul acestei nave şi să stea de vorbă cu marinarii români. Disciplina acestor tineri puternici şi optimişti, viitori ofiţeri de Marină, dragostea pentru nava lor, acest colţişor de ţară românească, aspiraţiile, încrederea în viitor şi felul hotărât în care ştiu să muncească, îi impresionează plăcut pe vizitatori.

În legătură cu felul în care ştiu să înfrunte greutăţile mării aceşti tineri (atât de chipeşi şi manieraţi acum, la recepţii) poporul american avea să afle multe din presa, radioul şi televiziunea proprie. Ziarul „New York Post" din 1 iulie 1976 relata cum eleganţii elevi participanţi la cocteilurile date pe bric, *„doar cu câteva ore mai înainte stăteau desculţi la prova, curăţind tambuchiurile, cu faţa şi cu braţele mânjite de creozotul de pe greementul navei. Iar dacă bricul s-ar găsi în mare şi fulgerele ar brăzda cerul* – continuă autorul articolului – *aceşti tineri s-ar afla căţăraţi pe vergi, încordându-şi muşchii şi nervii împotriva greutăţii velelor şi a parâmelor."*

Într-un articol al aceluiaşi ziar, din 3 iulie 1976, un gazetar ambarcat pe „Mircea" în acele zile scrie: *„Beţi de insomnie şi suferind de mal-de-mer, doi tineri marinari de la Operation Sail se uitau astăzi spre casă, spre cerul Manhattanului, după ce au învăţat câteva lecţii grele despre vânt şi mare la bordul acestui mare velier-şcoală românesc".* Referindu-se la marinarii echipajului, corespondentul spune: *„Aceşti băieţi musculoşi se hrănesc de patru ori pe zi cu carne şi cartofi pentru a-şi menţine energia de piston. Iar eu nu pot ţine în mine nici măcar o farfurie de supă..."*

Pe timpul staţionării bricului în Newport, marinarii români fac numeroase vizite în oraş şi în împrejurimi.

Spre deosebire de alte oraşe americane de pe coasta Atlanticului, unde transformările rapide ale secolului XX şi-au pus amprenta, Newportul pare puţin schimbat faţă de cum a fost conceput în perioada colonizării Americii.

Vechile construcţii de lemn sunt întâlnite aici peste tot, şi nu ca decoruri, ci ca relicve autentice ale istoriei pionieratului. Prin grija edililor oraşului, acestea sunt păstrate intacte. Noile construcţii şi lucrările de modernizare ale urbei sunt în aşa fel dirijate, încât Newportul îşi conservă în continuare acea patină specifică trecerii timpului.

Sutele de catarge ale velierelor, profilate acum pe fundalul aşezării, sugerează şi mai mult imaginea unui tablou de pe timpul lui Abraham Lincoln.

Dar... suntem în 1 iulie 1976, la bordul navei-şcoală „Mircea".

La ora 12 se primeşte semnalul aşteptat: *„Începe parada de ieşire!"*

Este cea mai mare flotă de corăbii care a fost văzută în ultimii 150 de ani. Doar celebra bătălie de la Navarino, din 1827, a reuşit să întrunească un asemenea număr de nave cu vele. Această mare reuniune a velierelor constituie însă un bun prilej de legătură între popoare, oferind totodată un grandios spectacol milioanelor de spectatori prezenţi pe toată lungimea cheurilor portului. La bordul portavionului „Forestal", preşedintele Statelor Unite ale Americii primeşte defilarea magnificelor veliere ale căror echipaje prezintă tradiţionalul salut marinăresc „La front, pe vergi!"

Curgerea uriaşului convoi durează ore în şir.

După încheierea trecerii în revistă a tot ceea ce are mai frumos secolul XX în materie de nave cu vele, acestea se întorc la locurile stabilite. Urmează programul de întâlniri, primirea diverselor delegaţii şi vizitarea oraşului.

A afirma că în decurs de cinci zile, timp în care nava a staţionat în port, New York-ul a putut fi vizitat, ar fi o exagerare. Nu trebuie uitat faptul că uriaşa metropolă - cea mai mare a Statelor Unite şi a lumii - se întinde pe o suprafaţă nu mai mică de 10.000 km^2 şi numără în jur de 8.000.000 de locuitori; iar cu suburbiile şi oraşele satelit, ajunge la impresionanta cifră de 18.000.000 locuitori. Numai complexul portuar - reprezentat de o foarte mare şi complicată reţea de cheuri, canale şi strâmtori - se întinde pe o lungime de 1.500 km. La cele 800 de dane ale portului pot ancora simultan o mie de nave. Deci pentru a vizita New York-ul este necesar un interval de timp cu mult mai mare. De aceea echipajul a fost împărţit pe grupuri, după preferinţele faţă de obiectivele turistice, avându-se în vedere ca în itinerariul fiecărui grup să fie incluse printre altele Metropolitanul. sediul Organizaţiei Naţiunilor Unite, Manhattanul şi Wall Street-ul.

Pentru a-şi aminti de participarea navei româneşti la sărbătorirea Bicentenarului Statelor Unite ale Americii, ofiţerii au primit din partea organizatorilor reproduceri fidele după pergamentul care cuprinde Declaraţia de Independenţă din 4 iulie 1776, redactată de Thomas Jefferson.

Din New York „Mircea" pleacă spre Baltimore, unde ajunge pe data de 11 iulie. Cheurile portului sunt arhipline de oameni. Zeci de nave rapide ies în întâmpinarea bricului în timp ce un elicopter al Marinei militare americane îl secondează.

Când velierul intră în port elicopterul coboară foarte jos. aproape să-i atingă catargele, transmiţând prin puternicele sale electromegafoane, într-o perfectă limbă românească, urarea *„Bun venit bricului Mircea în Baltimore!"*

În acest mare port nava rămâne cinci zile, timp în care echipajul pe lângă vizitarea principalelor obiective de interes istoric şi cultural. are posibilitatea să vadă cum se desfăşoară procesul de producţie în câteva din marile uzine din perimetrul oraşului. Întrucât timpul

permite, se face o excursie în capitala Statelor Unite, Washington. Aici marinarii se vor opri pe rând la Capitoliu, Casa Albă, Galeriile Naţionale de Artă şi Muzeul Jefferson. Autocarele fac o oprire şi în statul Maryland, unde sunt vizitate oraşele Ellicot City şi Columbia.

La plecarea navei din Baltimore, numărul celor veniţi să-şi ia rămas bun de la marinarii români şi să mai vadă o dată frumosul velier este de ordinul miilor.

Ca şi la sosire, un elicopter survolează nava urând echipajului *„La revedere şi călătorie plăcută!"* La rândul lor, marinarii români îi salută pe toţi cei prezenţi prin cunoscutul onor „La front, pe vergi!"

„Mircea" se îndreaptă spre Philadelphia, ultima escală pe care o va face în porturile Noului Continent. Şi aici bricul este întâmpinat cu aceeaşi simpatie de către americani. Vizitele la bord se desfăşoară fără întrerupere. Sunt organizate cocteiluri şi dineuri de către diversele asociaţii şi cluburi nautice din localitate, la care participă ofiţerii şi elevii bricului.

Gazdele sunt plăcut surprinse că pot conversa atât de bine în limba engleză cu oaspeţii. Interlocutorii au avut posibilitatea să afle lucruri pe cât de interesante, pe atât de neaşteptate pentru ei în legătură cu modul în care este organizat şi se desfăşoară învăţământul nostru de toate gradele.

Oraşul şi portul Philadelphia au lăsat plăcute amintiri marinarilor români.

Dar...a sosit ziua plecării! Suntem în 24 iulie. „Mircea" salută prin sunete de sirenă despărţirea de pământul Statelor Unite ale Americii, unde timp de aproape trei săptămâni a fost oaspete.

Cu toate velele desfăşurate, se îndreaptă acum spre bătrânul continent, Europa.

Atlanticul este potolit. Vântul pare însă capricios şi schimbător faţă de drumul bricului, care de această dată taie oceanul în linie dreaptă, pe la sud de insulele Azore. În raport de situaţie, se folosesc velele sau motorul. La puţin timp după depăşirea Azorelor „Mircea" intră în coada uraganului „Anna". Întrucât acesta s-a format într-o zonă în care nava nu ajunsese încă şi se deplasa în aceeaşi direcţie cu velierul (dar cu viteză de... uragan), urmările trenei lui au fost puţin resimţite.

După 19 zile de navigație „Mircea" face o așa-numită escală tehnică în portul Lisabona, pentru revizuirea mașinilor și aprovizionarea cu combustibil. Primirea în port a navei-școală îmbracă un caracter semioficial. Presa, radioul și televiziunea fac cunoscut evenimentul în întreaga țară, aducând totodată elogii marinarilor români.

În intervalul de timp în care velierul a staționat în acest port au venit la bord reprezentanți ai Marinei Militare și personalități de seamă ale orașului. Echipajul, la rândul său, vizitează așezămintele culturale și locurile istorice. Cele câteva ore petrecute în sălile Muzeului Marinei - lăcaș care adăpostește valoroase obiecte și documente originale, mai ales din perioada marilor descoperiri geografice - au constituit o interesantă lecție de istorie a navigației, veche îndeletnicire a acestui popor care a dat lumii navigatori de seamă. Nu a fost uitat nici locul de unde a plecat, în anul 1497, descoperitorul adevăratului drum spre India, Vasco da Gama - loc marcat astăzi printr-un frumos monument care sugerează prova unei corăbii.

În seara zilei de 13 august „Mircea" ridică ancora pentru a se îndrepta spre Alger, ultimul loc de oprire înainte de a ajunge în patrie. Și această escală are tot un caracter tehnic. Aici se va face aprovizionarea cu alimente și fructe proaspete.

Nava intră în portul algerian în ziua de 18 august.

Ca și în celelalte escale ale navei-școală „Mircea", și în Alger sosirea ei va fi privită tot ca o vizită semioficială. La bordul bricului au loc diferite activități protocolare și un cocteil la care participă reprezentanți ai organelor locale și diplomați din alte țări. Echipajul face, pe timpul celor două zile de staționare a navei, plimbări și excursii în oraș și în împrejurimi.

Din Alger, „Mircea" va merge fără întrerupere cu mașinile „pe drum înainte" spre bătrânul port Tomis. Mediterana, Egeea, și Marea Marmara sunt străbătute fără escală.

Acest lung marș în care s-au parcurs 19.406 mile marine (aproape înconjurul Terrei pe la Ecuator), din care mai mult de o treime din distanță a fost străbătută cu velele, a fost urmărit cu viu interes și emoție.

Ziua de 30 august este mult aşteptată. Încă din primele ore ale dimineţii, dana unde va ancora nava arată ca un furnicar. Toţi cei care au fost cu inimile şi cu gândul alături de „Mircea" scrutează acum, cu mâna streaşină la ochi, întinderile albastre.

Iată-l! Silueta lui albă începe să se desprindă uşor din ceaţa cenuşie a depărtărilor.

Cât de greu se scurg minutele... Nava pare că s-a oprit.

Şi totuşi „Mircea" se grăbeşte...

Sunetele sirenei sale, parcă mai puternice decât oricând, salută prelung pământul ţării pe care o revede după o despărţire de o jumătate de an.

Freamătul şi animaţia mulţimii care îl aşteaptă acoperă fanfara. Doar tobele şi timpanele de alamă se mai aud slab, ca de undeva, de departe.

Bricul a acostat. Murmurul mulţimii se opreşte ca prin farmec. Muzica se aude clar, de parcă acum ar începe primele note ale marşului. Un semn al capelmaistrului şi s-a oprit şi ea...

Este momentul în care şeful Institutului de marină „Mircea cel Bătrân", însoţit de ofiţerii din conducerea Marinei militare şi civile, primeşte raportul de la comandantul marşului. Urmează strângeri de mână bărbăteşti, urări de bun venit şi felicitări. Peste câteva minute teuga, duneta şi toate cabinele bricului au devenit neîncăpătoare. În afară de rude, prieteni şi cunoştinţe au ţinut să-i întâmpine pe temerarii navigatori şi să le ureze bun venit. Sunt atâtea lucruri de povestit, atâtea noutăţi, încât întrebările şi răspunsurile nu mai contenesc.

Sărbătorirea celor dragi, întorşi acasă, durează mult, până după-amiază.

După întoarcerea din lunga-i călătorie, nava-şcoală „Mircea" a fost oaspetele Şantierului naval din Constanţa. Aici i s-au verificat centimetru cu centimetru fiecare tablă de oţel a bordajului, maşinile, toate instalaţiile şi aparatura, greementul şi velatura; într-un cuvânt, a fost supusă unui sever şi amănunţit examen tehnic.

O navă atât de complicată şi complexă ca „Mircea" ridică multe probleme. Dacă pe navele obişnuite activităţile se desfăşoară pe comandă, pe punte, sub aceasta, pe bric ele au loc şi... între cer şi apă.

Forfecarea unui singur şurub uzat şi neînlocuit la timp, lipsa unei mici siguranţe sau cedarea unui cablu nu mai gros decât un creion ar putea duce la pierderea vieţii unui tânăr marinar aflat în arboradă, la zeci de metri înălţime. Dar acest lucru nu s-a întâmplat niciodată!

Lucrările de verificare s-au încheiat relativ repede.

Între anii 1977-1979 „Mircea" va naviga în Marea Neagră şi pe Dunăre. Cadeţii şi elevii instituţiilor cu profil marinăresc îşi vor desfăşura practica şi examenele de promovare sau absolvire fără derogări de la programul de învăţământ.

La bordul navei vor fi primite multe delegaţii civile şi militare din numeroase ţări, printre care Iugoslavia, Turcia, Franţa, S.U.A., Anglia, Germania (R.D.G.), India şi altele. Majoritatea vizitelor au fost însă de „curtoazie", făcute de echipajele acelor nave cu ale căror state România avea relaţii de colaborare şi prietenie.

În ziua de 17 mai 1979 are loc la bord o adunare festivă prilejuită de împlinirea a 40 de ani de la intrarea în serviciu a sărbătoritului. Presa locală, centrală şi militară, au marcat evenimentul publicând numeroase articole şi fotografii ale „Veteranului". În acest interval au loc reparaţii curente şi deratizări în vederea pregătirii pentru marşul de instrucţie şi reprezentare din luna iunie.

Sub comanda căpitanului-comandor Dan Stăiculescu, în ziua de 18 iunie, la ora 7,30, „Mircea" virează ancora după un ceremonial la care a fost prezent şi comandantul Marinei, amiralul Ion Muşat.

La ora 6,35 a zilei următoare „Mircea" a intrat în strâmtoarea Bosfor, iar peste aproape o jumătate de oră a ancorat în faţa palatului Dolombache, unde a rămas până în ziua de 21 iunie. În afara obişnuitelor activităţi protocolare, echipajul a vizitat Academia Navală din insula Hebeliade şi palatul Dolombache. Oraşul nu a putut fi vizitat întrucât în Istanbul a fost decretată starea excepţională. în urma unor tulburări pe fond politico-social. Din acest motiv, pe timpul întregii staţionări, în jurul navei au patrulat şalupe ale Poliţiei turce.

Pe data de 21 iunie, la ora 20, nava-şcoală „Mircea" a ieşit din strâmtoare şi a intrat în Marea Marmara. A doua zi, în jurul orei 13,30, bricul a intrat în Marea Egee îndreptându-se spre Livorno.

unul din cele mai mari porturi comerciale ale Italiei, bază navală şi militară de pe ţărmul estic al Mării Ligurice. După Salutul naţiunii dat cu 21 de salve de tun, la care au răspuns bateriile Academiei Navale, „Mircea" a acostat la cheul de onoare „Elba L'Anandei" din faţa căpităniei portului.

Dacă în lunga sa activitate velierul-şcoală a străbătut în toate sensurile bazinul Mării Mediterane, în Livorno a ancorat pentru prima dată. Marinarii români ştiau însă că în Academia Navală a acestui port şi-au făcut studiile de specialitate mulţi dintre tinerii ofiţeri deveniţi mai târziu dascăli, care au pus apoi bazele Marinei moderne a României. Iar aceste legături benefice, începute la sfârşitul secolului XIX, se continuă şi astăzi. Merită să fie menţionat faptul că aici şi-a făcut studiile ca elev, între anii 1911-1914, primul comandant al lui „Mircea", comandorul August Roman. De aceea printre primele obiective care au fost vizitate de ofiţeri, cadeţi şi elevi, s-a numărat şi Academia Navală.

Pe timpul staţionării bricului în portul Livorno au fost organizate pentru întregul echipaj al navei excursii în Toscana şi Florenţa, oraşe unde marinarii noştri au putut admira nemuritoarele comori ale Renaşterii.

La 2 iulie 1979, ora 8, „Mircea" a părăsit portul Livorno. După 7 zile de navigaţie, la data de 10 iulie, bricul a salutat cu cele 21 de salve de tun pământul Portugaliei, după care a acostat în portul Lisabona, capitala ţării, la docul Marinei Militare, situat chiar la gura de vărsare a fluviului Teso în Atlantic.

Conducerea Marinei Militare portugheze a organizat pentru echipajul navei-şcoală româneşti un bogat program de vizite şi excursii.

Astfel, au fost vizitate Şcoala Navală, Muzeul Marinei, Institutul Hidrografic şi Turnul Belem (de la care, la 8 iunie 1497, a plecat în riscanta sa expediţie Vasco da Gama, descoperind calea maritimă spre India), mănăstirea Yeronimas şi multe alte locuri legate de istoria acestei ţări, cuib al navigatorilor celebri. Între marinarii români şi cei portughezi au avut loc numeroase întreceri sportive. Vizita în portul Lisabona s-a încheiat prin depunerea unei coroane de flori la monumentul infantelui Henrique, cel care, în

secolul XIV, a deschis noi ferestre navigației inaugurând, prin politica sa, epoca marilor descoperiri geografice.

În ziua de 12 iulie 1979 „Mircea" a părăsit Lisabona îndreptându-se spre portul Pireu, unde a acostat în ziua de 23 iulie la ora 9.

Deşi staționarea a fost scurtă, marinarii români au vizitat Muzeul Național, Acropole, diferite alte locuri istorice din zonă. precum şi aşezăminte culturale dintre care nu au lipsit Academia Navală a Greciei şi obiective cu profil marinăresc. Populația locală a venit în număr foarte mare nu numai pentru a admira moderna corabie românească, ci şi pentru a cunoaşte mai bine, prin delegații săi, țara de la gurile Dunării.

În primele luni ale anului 1980 „Mircea" va naviga în Marea Neagră; în ziua de 30 iunie, avându-l la comandă pe locotenent-comandorul Dan Stăiculescu, şi-a continuat programul de practică marinărească în Marea Mediterană.

Marşul a fost programat pentru 40 de zile în care urmau să se facă escale în porturile Toulon, Barcelona şi La Valetta.

După 14 zile de navigație, „Mircea" şi-a anunțat prin cele 21 de salve de tun intrarea în portul Toulon, acostând la cheul de onoare „Amiral Travens".

În decursul anilor bricul a făcut multe alte vizite în acest port. De fiecare dată el a adus noi serii de cadeți, elevi şi marinari în termen, exceptând cadrele cu „vechi ştate de ambarcare". De această dată, însă, mulți dintre ofițeri şi maiştri călcau pentru prima dată pe pământul Franței.

Velierul a fost întâmpinat ca de obicei cu multă bucurie şi amiciție de către oficialitățile militare şi civile, de fotoreporteri, la care s-au adăugat un număr foarte mare de toulonezi. Imediat după acostare au început vizitele protocolare, pentru ca, după numai câteva ore de la darea schelei la mal, nava să fie deschisă vizitatorilor. În paralel cu activitățile desfăşurate la bord, organizat pe serii, echipajul a vizitat oraşul, împrejurimile, precum şi multe alte localități de pe Coasta de Azur, inclusiv Saint Tropez-ul.

Ziarul „Le Matin" din 16 iulie a titrat pe prima pagină: *„Mircea la Toulon - un renumit velier cu trei catarge"*; iar în numărul de a

doua zi a publicat un documentat şi elogios articol sub titlul *„Mircea - frumusețea Marinei de altădată"*.

Pe 17 iulie 1980, la ora 9, bricul şi-a luat rămas bun de la sutele de toulonezi adunați pe cheu şi a părăsit portul, îndreptându-se spre Barcelona.

În dimineața zilei de 19 iulie, în rada străvechiului port catalan au răsunat cele 21 de salve de tun prin care „Mircea" saluta națiunea spaniolă.

Pentru prima dată după 35 de ani de la terminarea celui de-al doilea Război Mondial, o navă aparținând Marinei militare a unei țări est-europene intra într-un port spaniol şi acosta la dana oficială „Bosch-Alsina".

Întâlnirea catalonezilor cu paşnicul „mesager" a constituit nu numai o plăcută surpriză, ci şi o nostalgică întoarcere în timp, astfel că, la rândul său, echipajul velierului românesc trăia din plin evenimentul. În aceeaşi lună (dar cu 75 de ani în urmă), poate chiar la aceeaşi dană, acostase „Veteranul valurilor", înaintaşul actualului „Mircea", care se întorcea spre patrie din Germania, unde participase la inaugurarea Canalului navigabil Kiel.

Primirea velierului de către barcelonezii veniți în număr impresionant pe cheul portului, atraşi deopotrivă de frumusețea şi de noutatea spectacolului, a fost mai mult decât amicală.

Programul a început cu vizitele oficiale, urmate de vizita grupurilor de localnici din ce în ce mai numeroase venite la bordul bricului. Organizați pe serii, toți marinarii de pe „Mircea" au avut posibilitatea să cunoască îndeaproape portul şi oraşul Barcelona, una din cele mai vechi aşezări ale Spaniei, locuită de iberici.

Printre principalele obiective care au figurat în planul de vizite s-au numărat Cartierul gotic - o adevărată bijuterie a arhitecturii - şi Muzeul Marinei. Acesta din urmă, prin valoarea exponatelor şi colecțiilor sale a constituit o adevărată lecție de istorie, completată cu material didactic de epocă.

Presa spaniolă a acordat o atenție deosebită vizitei velierului românesc. Astfel, cotidianul de mare tiraj „LaVaquardia" din 13 iulie a inserat în pagina de anunțuri: *„Pentru prima dată în Barcelona, apropiata vizită a navei-şcoală Mircea"*. La rândul său, cotidianul

„El Monticiero" din 15 iulie îşi anunţa cititorii că,*„...la sfârşitul acestei săptămâni, nava românească va fi în port"*. Ziarul „La Vaquardia" din 20 iulie titra din nou: *„A sosit Mircea, nava-şcoală românească. Prima navă militară din estul Europei care atinge un port spaniol"*. Importantul ziar madrilen „El Alcazar" din 20 iulie a publicat pe prima pagină, sub titlul *„Fii binevenit, velierule Mircea!"*. o fotografie şi un text despre nava-şcoală românească.

Pe 23 iulie „Mircea" a plecat spre Malta.

La 28 iulie a intrat în portul La Valetta, acostând la dana principală „Victoriosa".

Programul a cuprins vizite protocolare, depunerea de coroane de flori la monumentul „Libertăţii", efectuarea turului oraşului şi vizitarea Muzeului Marinei.

Deşi „Mircea" intrase în La Valetta şi în anii 1939, 1966, 1967 şi 1971, pentru maltezi venirea velierului românesc a constituit un eveniment deosebit.

La 1 august 1980 „Mircea" a ridicat ancora plecând din La Valetta direct spre patrie.

Ca de obicei bricul a luat cel mai scurt drum, largul Mării Mediterane constituind cel mai bun loc pentru navigaţia cu vele. pentru observaţii astronomice, costiere şi toate celelalte antrenamente şi exerciţii legate de practica marinărească.

„Mircea" a acostat în portul Constanţa la dana sa obişnuită. după un voiaj de 40 de zile, timp în care s-au străbătut 3.700 mile marine, din care 510 cu velele.

Primirea navei şi a echipajului s-a făcut în mod festiv.

Suntem convinşi că în scurt timp „Mircea" îşi va desfăşura din nou velele şi va porni în lungi călătorii. Unde?... E greu de spus, căci sunt atâtea locuri în care este aşteptat...

Bătrânul veteran, primul bric „Mircea", ar putea fi mândru. Dar el nu mai există demult. Urmaşul său, însă, duce mai departe cu cinste tricolorul patriei pe mările şi oceanele lumii.

El ştie să înfrunte marea, oceanul, veacurile, căci poartă numele neînfricatului voievod din neamul basarabilor, cunoscut în istorie ca **„Domn până la Marea cea Mare"**.

ÎNSEMNĂRI, SCHIȚE, COMPLETĂRI

ÎNCEPUTURI

Dacă şeicele lui Mircea Basarab şi pânzarele lui Ştefan cel Mare ar fi putut naviga în continuare libere pe Dunăre şi Mare până la apariţia navelor cu aburi, Marina noastră naţională ar fi avut o evoluţie firească. Nu am fi fost nevoiţi ca, în secolul al XIX-lea, să reînvăţăm secretele meseriei de marinar şi nici să apelăm la profesori şi şcoli străine, pentru care poporul nostru a trebuit să plătească atât de scump...

Întrucât în această perioadă Marina noastră nu avea baza tehnico-materială necesară procesului de instruire la un nivel corespunzător, se consideră necesar să se apeleze la instituţiile de învăţământ de specialitate din străinătate, care aveau atât documentaţia, cât şi dotarea necesare.

Prin înaltul Ordin de Zi nr. 924 din 27 septembrie 1863, se aprobă fondurile necesare pentru trimiterea în Franţa a tinerilor care doreau să îmbrăţişeze meseria de marinar *„pe cheltuiala guvernului, spre a dobândi cunoştinţele necesare"*.

În acest scop se aprobă suma de 250 de galbeni pe an, sumă ce reprezenta cheltuielile de studii şi întreţinere, la care se adăugau 50 de galbeni pentru cheltuielile de transport.

Dacă, din curiozitate, vom face un mic calcul estimativ pentru a înţelege ce însemnau cei 600 de galbeni - preţul a doi ani de studii, atât cât dura, spre exemplu, Şcoala Navală din Brest pentru brevetarea unui singur sublocotenent de marină - vom afla lucruri interesante.

Este vorba, nici mai mult nici mai puţin, decât de 6,180 kg de aur fin. Adică echivalent (la acea dată) cu zestrea a 15 mirese din mediul rural - bine dotate - sau cu preţul a circa 40 de boi ungureni. Scumpă taxă de şcolarizare!

Răsfoind în continuare filele îngălbenite de vreme ale documentelor aflăm, printre altele, că la concursul ţinut în anul respectiv (1863) pentru ocuparea celor 3 locuri rezervate de la Şcoala din Brest nu s-a prezentat decât un singur candidat.

Acest lucru s-a datorat în primul rând lipsei de popularitate a Marinei, perspectivelor îndoielnice ale acestei meserii noi, dar şi examenului deosebit de sever şi de pretenţios – măsură justificată. dacă avem în vedere grămada de aur care-i stătea în spate.

La nici o şcoală de ofiţeri din lume nu se cerea atâta matematică, aşa cum se cerea la Şcoala de Marină...

Pe atunci tinerii puteau face o carieră mult mai sigură şi mai strălucită într-o armă cu vechi tradiţii, aşa cum era, spre exemplu. cavaleria. Candidaţilor acestei şcoli nu li se dădea să rezolve probleme încâlcite de trigonometrie sau algebră, şi nici nu trebuiau să ştie pe dinafară formule sau teoreme. Un flăcău chipeş, sprinten şi îndrăzneţ, avea toate şansele să reuşească aici fără emoţii.

Cu totul altfel stăteau însă lucrurile cu primul nostru candidat pentru Şcoala navală din Franţa...

Acest tânăr căruia abia îi mijea mustaţa, cu înfăţişare mai mult decât modestă, dar foarte serios, urma să-şi reprezinte ţara, Marina ei în formare.

Niculaie Dumitrescu Maican - căci el era candidatul - prin cunoştinţele sale vaste în domeniul ştiinţelor exacte a impresionat sau, mai bine zis, a descumpănit exigenta comisie de examinare. Într-un entuziasm general, examinatorii l-au declarat reuşit *„cu brio!"*.

După doi ani petrecuţi departe, în largul Atlanticului, pe navele Flotei franceze - acolo unde şi-a făcut specializarea - sublocotenentul N. D. Maican s-a întors acasă călit, maturizat şi hotărât să servească din toate puterile sale Marina, care avea atât de multă nevoie, la acea dată, de oameni capabili, cu mare putere de muncă şi spirit organizatoric.

În decursul anilor îl vom întâlni ca instructor, specialist, comandant de navă sau ofiţer de Stat Major.

Fierbintea toamnă a anului 1877 avea să-l găsească pe maiorul de marină Niculaie Dumitrescu Maican la comanda bateriilor de coastă româneşti. În noaptea de 6 spre 7 noiembrie, conducând direct focul bateriei „Perseverenţa", scufundă monitorul cuirasat turcesc „Podgoriţa", împreună cu alte vase de transport.

Cinci ani mai târziu, colonelul de marină N. D. Maican îşi va înscrie numele în Jurnalul de bord al primului velier-şcoală

românesc, „Mircea", în calitate de comandant; pentru ca, numai după câțiva ani, să devină comandantul Flotilei.

COMANDORUL NEGRESCU
(Întâmplări „despre care nu ştia")

Este în firea lucrurilor ca impresiile culese de oamenii mărilor în timpul lungilor lor peregrinări pe întinderile albastre să fie bine fixate în memorie.

Fiecare călătorie în parte îşi are prticularitatea şi ineditul său, chiar dacă ea a fost făcută pentru a suta oară pe aceeaşi rută sau în condiții asemănătoare.

O aniversare, un prilej de bucurie, un eveniment neprevăzut, vor constitui neîndoielnic, mai târziu, cele mai bune repere ale memoriei în descurcarea ghemului încâlcit al amintirilor.

Dar, ca de la orice regulă, excepțiile nu lipsesc! Iar una dintre cele mai cunoscute la vremea respectivă a fost aceea a comandorului Negrescu, acela care, deşi îşi petrecuse mai bine de jumătate din viață pe apă, nu era în măsură să povestească nimic deosebit din călătoriile făcute sau de la bordul navelor pe care le comandase.

Fire studioasă, pasionat cercetător în domeniul matematicii, era în stare să nu-şi ridice ochii din cărți şi din caiete zile şi nopți în şir, dacă ar fi avut la dispoziție timpul necesar. În ceea ce privea însă pregătirea sa profesională, simțul datoriei, corectitudinea şi toate celelalte calități care definesc personalitatea unui comandant - locotenent-comandorul Negrescu corespundea pe deplin.

Odată, pe când era comandantul vechiului bric „Mircea" şi se afla cu nava în rada portului Constanța, a ieşit pe punte deoarece urma să plece în port cu o balenieră care îl aştepta la schelă.

Tocmai îşi trăgea pe mâini mănuşile albe, când a auzit în apropiere o adevărată explozie de râs.

Cum cei care se veseleau erau în celălalt bord, ascunşi vederii sale de cabina comenzii, a considerat că nu era potrivit să se apropie imediat. Poate doar simpla sa prezență ar fi fost suficientă să tulbure clipele de destindere ale subordonaților, şi nu dorea acest lucru.

Intrigat, însă, că nu înțelegea prea bine despre ce era vorba. contrar firii sale, s-a apropiat tiptil, cedând poate pentru prima dată în viață imboldului curiozității.

La capătul celor câțiva pași care-l despărțeau de locul cu pricina, un grup de ofițeri râdeau cu lacrimi în timp ce locotenentul Jean Mihail, un neîntrecut povestitor, istorisea o întâmplare plină de haz.

După mimica și gesturile cu care își însoțea cuvintele. pronunțate într-un colorat argou marinăresc italo-român, eroul povestirii nu putea fi altul decât Moș Antonio Rotta, pilotul bordului.

Din când în când, Jean Mihail făcea scurte pauze pentru ca auditoriul să-și tragă sufletul, cum s-ar spune.

Furat de ineditul celor auzite și de farmecul povestitorului, comandorul a uitat că trebuia să plece în port. Ascuns după comandă, cu o mână făcută pâlnie la ureche și cu cealaltă presându-și batista la gură, Negrescu, roșu ca o sfeclă, râdea de-i tremura centura pe burtă.

Nu se înșelase cu presupunerea: cel în cauză era Moș Antonio Rotta, calabrezul, care prin natura funcției sale fusese dascălul mai multor serii de ofițeri de marină.

Deși între timp foștii săi elevi urcaseră multe și înalte trepte în ierarhia gradelor și funcțiilor, Moș Antonio nu ținuse niciodată seama de asemenea „amănunte", considerându-i tot învățăceii de altădată. Acest fapt nu supăra pe nimeni, căci, la rândul său, Moș Antonio era... Moș Antonio.

Scund, îndesat și mustăcios ca o focă, gata oricând să discute în contradictoriu, curios, băgăreț și lăudăros ca orice meridional - dar larg la inimă - acest profesor al deprinderilor practice, fără alte studii decât aspra școală a mării, știuse să transmită discipolilor săi, fără rezerve, tot ceea ce învățase de-a lungul unei întregi vieți.. Și acest lucru nu era puțin...

După cum înțelegea Negrescu din cele povestite de locotenent, la plecarea navei din port Moș Antonio cumpărase câțiva pepeni cu gândul să-i ofere la masă. Și, ca nu cumva gestul său de a oferi delicatesa să treacă neobservat, făcuse din timp vâlvă în jurul evenimentului.

În ziua stabilită, când pilotul şi-a făcut apariţia la masă cu pepenele sub braţ, ofiţerii tocmai discutau cu aprindere despre ultimele descoperiri arheologice de la Sulmona, aşezarea în care a văzut lumina zilei poetul latin Ovidius.

Căpitanul Petcu le spunea celorlalţi că, în afara obiectelor de cult şi a podoabelor, într-unul din mormintele deschise aici s-a găsit - lucru foarte curios - un corp mumificat.

- Momia?! Unde s-a găsit momia?! s-a amestecat imediat în discuţie atotcunoscătorul Moş Antonio. Eu văzut multo momia in Egipto, in Sicilia, la catacombe de la Palermo, dar cel mai frumos tot in Italia este!

- Cea despre care vorbesc eu - încercă să-l pună în temă pe pilot căpitanul Petcu - s-a găsit la Sulmona.

- La Sulina? se miră Moş Antonio, înţelegând greşit numele localităţii. Atunci nu este un momia adevărato!

- Ba da. E foarte adevărată, pentru că este tot o mumie „italiano" - spuse în glumă căpitanul, amuzat de întorsătura hazlie pe care o lua discuţia.

- Imposibile! După ce s-a constatat că-i italiano?

- Au tăiat-o la burtă - făcu un gest semnificativ cu palma Petcu, căruia îi venise o inspiraţie de moment.

- Şi ce-au găsit acolo? îşi ridică sprâncenele stufoase Moş Antonio, rotunjindu-şi ochii de curiozitate.

- Spaghete al sugo!

- Mama mia! făcu mirat pilotul.

Râsetele mesenilor, care gustaseră din plin gluma, l-au readus însă la realitate pe păcălit.

Cum, din orgoliu, nu putea admite să fie ţinta unei glume făcute pe seama sa, bătrânul s-a grăbit să dea o replică usturătoare. Din cauza iritării, însă, nu-i veneau în minte cuvintele potrivite. Aşa că, involuntar, a ridicat mâinile ca să se facă ascultat. Ca urmare, pepenele a căzut ca o ghiulea pe punte, împrăştiindu-şi miezul incandescent şi sâmburii negri.

Înciudat, Moş Antonio a exclamat plin de obidă:

- No, acum să mănânce momia de la Sulina pepenele, că altul nu mai este!

Când locotenentul Jean Mihail şi-a încheiat povestirea, comandorul Negrescu, congestionat la faţă de câte eforturi făcuse să-şi stăpânească râsul, s-a apropiat de grupul tinerilor şi l-a întrebat pe povestitor:

- Dar când s-a întâmplat minunăţia asta pe care ai istorisit-o dumneata, domnule locotenent?

- În ultima călătorie făcută sub comanda dumneavoastră, domnule comandor, i-a răspuns acesta, fără să se tulbure.

- Hm!... făcu comandantul, ştergându-şi cu batista faţa transpirată. Interesant de tot, foarte interesant!...

Se spune că, începând de a doua zi, comandorul Negrescu s-a „înscris" şi el în cercul ascultătorilor, dornic să afle ce se mai întâmplase pe nava pe care o comanda.

MOŞ ANTONIO ROTTA

Bătrânul lup de mare, după cum singur povestea, s-a născut într-o familie de pescari sărmani.

Rămânând orfan încă de mic, pentru a nu deveni o povară a rudelor sale la fel de „înstărite" ca el, la vârsta de 13 ani a luat drumul mării ambarcându-se pe diverse corăbii ca mus.

În decursul anilor, datorită voiajelor făcute în Occident şi în Orient sau dintr-o emisferă în alta a Globului, va reuşi să cunoască bine lumea, dar şi vicisitudinile vieţii. Nevoile şi lipsurile avute la o vârstă fragedă l-au făcut să fie cumpătat şi chiar econom, fapt care pentru mulţi dintre tovarăşii săi de breaslă însemna un mare cusur. Căci a nu îţi bea toţi banii câştigaţi cu greu, într-o singură noapte, în compania „silfidelor" din porturi, era o încălcare flagrantă a codului marinăresc. Antonio era, însă, de altă părere...

Cu micile sale economii a cumpărat o căsuţă în vederea încropirii unei familii, deşi trecuse binişor de 30 de primăveri.

Începutul părea promiţător, dar destinul i-a fost potrivnic.

Tânăra soţie i-a murit la naştere, când el era departe, pe mare, dar i-a lăsat în schimb o fetiţă frumoasă, cu păr negru şi ochi verzi, leită la înfăţişare cu ea şi purtând acelaşi nume, Maria.

În Divizia de Mare de la Constanța Antonio Rotta a venit adus de cei doi veri ai săi mai mari, Comeritti, care munceau aici ca salariați civili.

În Italia, o încredințase pe fiica sa spre creştere unei mătuşi căreia îi trimitea cu regularitate, la fiecare două luni, aproape jumătate din leafă. Când, după ani de zile, Maria s-a căsătorit cu un băiat chipeş şi cu serviciu sigur la Căile Ferate, bătrânul lup de mare a respirat uşurat ştiindu-şi fata la casa ei şi, într-un fel, bucuros că avea să-i trimită bani mai rar, putând astfel economisi şi el ceva, pentru zile negre.

Însă Moş Antonio, căci aşa devenise cunoscut în Marina noastră, nu a putut să-şi ducă planul la îndeplinire...

Maria, o italiancă vânjoasă, cu păr negru, sprâncenată, tânără şi ochioasă - aşa cum arăta în fotografia înrămată de pe măsuța pilotului - în numai trei ani i-a făcut cinci nepoți: doi băieți gemeni, un băiat şi o fată (tot gemeni) şi, ultima, o fată.

E drept că Moş Antonio s-a bucurat, dar mandatele poştale cu destinația Italia au trebuit să se îndesească...

*

Multe dintre vorbele bătrânului şi sfătosului lup de mare luau uneori un alt sens decât cel dorit de el, devenind astfel adevărate calambururi care au rămas de pomină în Marină.

Aşa s-a întâmplat şi cu o lecție de morală ținută copiilor marinari care îi dijmuiseră din bunătățile pe care le depozitase în cabină

Lucrurile s-au petrecut absolut întâmplător, şi iată cum:

Într-o zi a lunii iunie a anului 1926, în ajunul plecării în Mediterana, „Mircea" se afla ancorat în mijlocul bazinului portului Constanța pentru a i se spăla bordajul şi a i se furbişa plăcile de alamă acoperitoare ale corpului, care depăşeau nivelul apei.

Întrucât operațiunea se făcea din bărci, cu ajutorul a tot felul de instrumente de frecat (perii, raşchete, pastă de furbişat, saponadă etc) toate hublourile fuseseră închise. Din întâmplare, însă, tocmai hubloul de la cabina pilotului rămăsese uitat deschis de către locatar.

Bine intenționați, elevii s-au apropiat cu barca de hublou să-l închidă. Dar, aruncându-şi privirea în cabină, puştiul care era în

prova bărcii a rămas stupefiat: pe măsuța de care îl despărțea doar o lungime de mână se lăfăia un uriaş castron smălțuit, plin cu căpşuni presărate din belşug cu zahăr, lăsate la însiropat; iar alături, un coş din care se revărsau, într-o adevărată avalanşă, ciorchini de cireşe pietroase şi roşii parcă atunci culese din copac. Într-o clipă, patru perechi de ochi măriți de poftă dezmierdau trufandalele.

Deşi tentația, la cei 13-14 ani ai lor, era extraordinar de mare, totuşi un „voluntar" a mai găsit puterea necesară să închidă în silă hubloul, dar... nu chiar atât de bine pe cât ar fi trebuit.

Fără să se îndure să plece, priveau acum cu toții prin sticla groasă rubiniul incandescent şi hipnotizant al fructelor.

- Să ştiți - a spus în şoaptă cel mai răsărit dintre ei - astea le-a adus Moş Antonio aseară, în sarsanaua aia mare cu care a intrat grăbit în cabină. L-am văzut eu. Când l-a întrebat ofițerul de gardă ce are acolo, aşa greu, Moş Antonio s-a făcut că nu aude.

- Precis că mai are şi în dulap, completă un altul, scuipând extraordinar de abundent şi fluid lângă barcă.

- Probabil pe astea le-a lăsat aşa, să se mai coacă - îşi dădu cu părerea cel mai mic dintre ei, un pistruiat cu nasul jupuit din cauza soarelui şi a apei de mare.

- Fugi, mă, de-aici! Tu nu vezi că se zdrobesc de coapte ce sunt?! Şi înghițind în sec crăpă puțin mai tare geamul, să vadă şi să se convingă de adevăr şi ceilalți. Ştiți - continuă el - la urma urmei, hai să gustăm şi noi câte o cireaşă sau o căpşună, aşa, de poftă, că doar sunt destule şi n-o să se cunoască.

Şi nimeni nu a protestat...

Din întâmplare, însă, o cireaşă s-a nimerit să fie mai puțin coaptă, iar o căpşună prea zdrobită, aşa că nenorocoşii, pentru a compensa paguba, au mai luat câte una. Dar unde era echitatea? Unii câte două, iar alții câte una? De aceea au mai luat şi ceilalți, cu care ocazie s-a constatat faptul că fructele erau şi de soiuri diferite.

Peste zece minute, în urma repetatelor degustări, castronul cu căpşuni ajunsese la jumătate, iar din coş nu mai atârna nimic afară; ba chiar trebuia bine deschis ca să se poată vedea ce are înăuntru.

Când şi-au dat seama de isprava făcută, marinarii noştri au închis repede hubloul şi s-au apucat temeinic de treabă.

După masa de prânz, însă, Moş Antonio a coborât tacticos în cabină să-şi ia desertul.

În faţa „dezastrului" pilotului i-au fugit ochii spre rădăcina nasului, sprâncenele stufoase i-au dispărut sub cozoroc iar mustăţile i s-au zburlit ca la o pisică speriată.

Un „Sacramento!" îndurerat a străbătut bricul de la prova la pupa, după care, ca o vijelie, Moş Antonio a urcat pe punte.

Cu firea lui simplă şi impulsivă, fără pic de înclinaţii diplomatice, a intrat în subiect de cum a scos capul pe tambuchi, strigând, plin de indignare, primilor întâlniţi:

- Care aţi muncat cireşe şi căpşuni al meu, oţilor?!

Acuzaţia a căzut ca un trăznet. Dar, cum ceilalţi habar nu aveau de cele întâmplate, au băgat capul între umeri căscând gurile – reacţie normală a mirării şi nevinovăţiei. Acest fapt l-a descumpănit complet pe „detectiv". Pricepând că nimerise pe alături cu metoda lui, Moş Antonio a început să se dezumfle, pufăind înciudat pe nas. Totuşi, ca să îndrepte cât de cât gafa făcută, şi-a continuat investigaţiile. Adică şi-a îndesat şapca pe-o sprânceană, şi-a dus amândouă mâinile la spate şi, cu un aer misterios, care se voia şi şmecher, a trecut prin faţa marinarilor legănându-se foarte graţios, privindu-i pe fiecare în parte, zâmbind cu subînţeles şi clătinând din cap. Treabă formală şi inutilă, care n-a făcut altceva decât să complice lucrurile.

După cum era şi normal, vestea „jefuirii" pilotului s-a răspândit ca fulgerul pe navă. Aflând despre cele întâmplate, comandantul bricului, comandorul Pogonat, i-a cerut lui Moş Antonio detalii pentru a putea face o cercetare amănunţită a cazului şi pentru depistarea vinovaţilor. Dar acest lucru nu părea să-l entuziasmeze pe pilot.

Ştiindu-i zgârcenia şi slăbiciunea puerilă pentru trufandale, tinerii ofiţeri n-au vrut să piardă ocazia de a-l tachina pe bătrânul pofticios cu glume pipărate şi întrebări cu subînţeles.

Atins în amorul propriu, Moş Antonio l-a rugat insistent pe comandant să lase lucrurile baltă. Deşi nedumerit şi chiar contrariat, până la urmă comandantul i-a satisfăcut dorinţa, aşa că viaţa a intrat repede pe obişnuitul ei făgaş.

Pilotului nu-i ieşea însă din cap gândul să afle cine ar fi putut să intre în cabină, când uşa fusese încuiată cu mâna lui, iar cheia o păstrase tot timpul la brăcinar.

Cum misterul ăsta îl sâcâia grozav, a hotărât ca, la prima oră de matelotaj din săptămâna respectivă, să le ţină elevilor - asupra cărora plana, de fapt, bănuiala - o prelegere despre cinste, care, credea el, l-ar fi determinat pe vinovat să-şi mărturisească fapta.

În ziua cu pricina, bine dispus, pilotul a început ora aşa cum îşi propusese.

Cu un aer plin de siguranţă, în prima parte a dizertaţiei sale a încercat să le explice ce înseamnă cinstea, ca principiu. Dar, după cum singur şi-a dat seama imediat, pentru treaba asta, care la început i se păruse extraordinar de simplă, nu găsea cuvintele potrivite. De aceea, a trebuit să se întoarcă şi să o ia de la capăt, sperând ca, pe parcurs, să-i vină vreo idee salvatoare... Dar n-a avut noroc.

Nepricepând nimic din cuvântarea încâlcită şi trasă de păr a oratorului care persevera să bată apa în piuă, ascultătorii au început să-şi îngusteze ochii şi să viseze despre... cinste.

Ar fi putut Moş Antonio, într-o asemenea împrejurare, să aplice vreuna din cunoscutele şi eficientele sale metode de stimulare a atenţiei? Desigur că nu! De aceea, uşurel şi aproape pe nesimţite, a schimbat cursul pledoariei.

Exemplele de hoţie şi aventurile picante ale multor briganzi, corsari şi piraţi, a căror biografie o cunoştea foarte bine şi pe care a început să le-o povestească cu lux de amănunte, în limbajul său viu şi colorat, au făcut ca deodată expunerea să devină extrem de interesantă. Nimeni nu mai dormea. Copiii aproape că îi sorbeau cuvintele de pe buze.

Măgulit şi incitat de rezultat, n-a uitat să se laude puţin şi cu propriile sale peripeţii pe care, aşa cum pretindea el, le avusese în tinereţe. Dar fără să precizeze unde şi când anume...

Din cele expuse acum de bătrânul marinar reieşea că avea o părere nu tocmai rea despre „marii cavaleri ai norocului", dar una cumplit de proastă despre pungaşi, găinari, borfaşi şi în general despre tagma hoţilor de rând.

Având în vedere momentele penibile prin care trecuse la început şi care îl făcuseră să transpire abundent, Moş Antonio fusese departe de a fi în obişnuita-i vervă.

Dar, cum ora trecuse aproape pe nesimţite din cauza blestematei aceleia de părţi introductive, trebuia ca măcar acum, la urmă, să nu scape ocazia şi să ajungă la chestiunea care îl frământa.

A luat-o tot domol, dar când a ajuns la cireşe şi mai ales la căpşunile care îi fuseseră şterpelite înainte de a se însiropa ca lumea, şi-a pierdut calmul:

- Care este oţu? a întrebat el autoritar, sfredelindu-i cu privirile pe elevi.

Tăcerea de mormânt care a urmat l-a înfierbântat de-a binelea. Nedorind însă să repete eşecul de prima dată, s-a mulţumit să-şi apuce cu dinţii vârful mustăţii drepte şi să-l roadă, semn care trăda că ajunsese la capătul răbdării.

- Ignate, spune la mine, nu tu ai luat cireşe?

- Nu, don' Antonio. Să mor dacă am gustat măcar una, anul ăsta...

- Ismăileanu, nici la tine nu ştii nimic?

- Eu nici n-am fost la bord în ziua aia. Puteţi să-l întrebaţi pe don' caporal Petrache, că el ne-a luat, pe mine şi pe Ciobanu, să briciuim bărcile la mal.

- Dar tu, Mardare?

- Păi ce, aţi uitat?! Io n-am fost cu dumneavoastră, cu Ilie şi Bolboacă, să ducem la atelierul de vele straiurile la reparat? Am stat acolo toată dimineaţa...

- Hm, capista! îşi vorbi el, ca pentru sine. Atunci eu am muncat cireşe şi căpşuni!...

Şi, cum ora era pe sfârşite, supărat, le-a întors spatele şi a plecat. Dar, aducându-şi aminte de ceva, s-a întors şi a continuat:

- Ascultaţi ce spun eu! Oţii departe nu ajunge! Aşa şi voi, o să faceţi obicei să luaţi mereu câte un bun, şi tot mai mult, până când într-o zi o să furaţi şi pe mine... Pentru că adevăratu este proverbu' românesc „Cine fură azi un ou, mâine va fura un... bove!"

Şi, în încheiere, a declarat ameninţător:

- Este un vagabondu! El nu este om, ci rahatu, şi el aici, ascuns pe vapor. Da' să-l ferească Santa Maria, că dacă îl prind îl măncu pe loc... Mai spune o dată, Ignate, că n-ai muncat!!

- Să moară mama dacă mint! Am ajuns prea târziu...

IONESCU JOHNSON

Ionescu Johnson, autorul de mai tărziu al minunatei fresce a oamenilor mării cu caracter autobiografic *„Însemnările unui marinar"*, absentează şi el de la întâlnirea veteranilor, din anul 1938.

După o viaţă zbuciumată - orfan de la doi ani şi trecut apoi, începând cu cel de-al treisprezecelea an al vieţii, prin toate vicisitudinile şi severităţile impuse de şcolile de marină - reuşeşte în sfârşit să-şi vadă visul împlinit, devenind unul dintre cei mai buni căpitani de cursă lungă pe care i-a avut în acea perioadă Marina comercială.

Deşi mult prea târziu, ministerul de resort îi recunoaşte meritele privind capacitatea de organizator şi vasta experienţă. În consecinţă, este numit directorul Serviciului Maritim Român.

În această calitate înfiinţează noi linii de navigaţie, anulează contractele oneroase, pune bazele Casei de pensii a marinarilor şi organizează Serviciul pentru salvarea vapoarelor (Salvamar).

Toate aceste măsuri benefice pentru Flota comercială îi atrag însă ura afaceriştilor necinstiţi, care se văd înlăturaţi de la comisioane şi câştiguri substanţiale. Ca întotdeauna, maşinăria politică este pusă în funcţiune.

Drept urmare, comandorul Ionescu Johnson este îndepărtat din postul său şi pus sub anchetă pentru învinuiri plăsmuite.

Coloanele ziarelor vremii îl împroaşcă cu noroi, terfelindu-i onoarea şi imaginea de om modest şi integru. Dosarul cazului Johnson ajunsese deja în Parlament, în perioada în care aveau loc serbările de pe puntea lui „Mircea".

Obosit de hărţuielile Justiţiei şi scârbit de laşitatea multora dintre cei pe care îi ajutase considerându-i oameni cinstiţi, fostul director al S.M.R.-ului renunţă să mai vină la festivităţi, pentru a nu fi pus în situaţia penibilă de a fi compătimit. Desigur, când luase

această hotărâre nu ştia că marinarii din Constanţa erau trup şi suflet alături de el, pentru tot ceea ce realizase.

LOCOTENENTUL GHEORGHE MOCANU
(Despre cățeluşa Vela - scrisoare)

Era o cățeluşe-lup, mascota lui „Mircea". Ambarcată pe când era pui, a crescut numai la bord. Marinăreasă perfectă!

Foarte frumoasă, rasă pură, nu prea mare, maroniu roşcată, avea o eleganță, o sprinteneală, o inteligență desăvârşite.

Răsfățată de toți marinarii şi vizitatorii, nu era deloc lacomă şi viața ei activă de la bord a lăsat-o suplă şi mlădioasă.

Singură îşi alegea culcuşul după împrejurări, după vreme şi după mişcarea echipajului. Dar mai ales singură îşi alegea „posturile", după gustul şi interesele ei: în barca mică, lângă bompres, la comandă.

La „rolurile" bricului participa fără lipsă şi fără s-o fi obligat nimeni. Bineînțeles că la masă, dimineața, la prânz şi seara, postul ei era în fața bucătăriei. Dar nu absenta de la nici un „rol". La „posturile de plecare" era pe teugă şi se rotea în jurul cabestanului, ținându-se lângă cei opt marinari care împingeau cu piepturile lor robuste în manele. La manevrele velelor se afla fie la caviliere şi marionete, fie la sarturi, alergând şi lătrând aferată. La brațarea vergilor, alerga pe punte în urma marinarilor care trăgau lunga; şi se pare că acesta era postul ei cel mai greu, căci alerga fără preget, cu limba ei roşie scoasă.

Simțea apropierea uscatului. Înainte de a se vedea ceva, mirosea în aer, se ridica cu picioarele dinainte pe copastie, se mişca nervoasă şi lătra de zor.

La posturile de curățenie, când se briciuia şi se spăla puntea cu gheordelele, Vela se urca pe scări, la comandă, ca să-şi păstreze lăbuțele uscate şi acolo stătea până se termina pe punte cu apăraia.

Vela nu se împăca cu uscatul, cu țărmul. Pur şi simplu nu ştia, sau nu putea să meargă. Când, după multe ezitări sau chiar rezistență,

era scoasă pe uscat, făcea nişte sărituri caraghioase, era foarte neliniştită, fricoasă şi voia înapoi la bord.

Completări la „portretizarea" Velei (culese de autor)

Pe timpul staţionării bricului stătea la schelă, în punct, alături de marinarul de serviciu. Mirosea de la distanţă apropierea oricărei persoane străine de bric şi mârâia uşor.

Participa, alături de motanul Vasile şi de bufniţa Ochioasa, la deratizarea bricului. Între ei era o foarte bună amiciţie. Motanul scotea şobolanii din ascunzători, iar Vela şi Ochioasa îi aşteptau la ieşirea pe punte. Nu era lacomă; mânca puţin. Lua bucata (hrana) din mâna marinarilor cu o delicateţe de prinţesă.

Motanul nu era întotdeauna gentleman. În zilele friguroase, după ce se încălzea bine între labele Velei, avea chef de joacă, gâdilându-i nările şi buzele cu lăbuţele, lucru ce o enerva cumplit pe Vela.

În asemenea situaţii, scoasă din răbdări, căţeluşa înhăţa motanul de ciotul de coadă şi îl scutura zdravăn. Până la urmă, tot Vela ceda şi îşi schimba locul, urmată, bineînţeles, de spăşitul Vasile, căruia îi pierise cheful de distracţie.

OFIŢERI PE CATARGE
(Scrisoare a locotenentului Gheorghe Mocanu)

Comandantul punea ofiţerii direct la manevrele velaturii cu braţele. Nu numai conducerea, ci şi executarea: căci trebuie să le faci, ca să le comanzi!

Astfel, ofiţerii, în afară că erau şefi de arbori, în ordinea vechimii sau prin rotaţie se suiau pe catarge, pe vergi.

Împreună cu marinarii, la comanda „Sus gabierii!" urcau pe sarturi, în arboradă şi, din gabie sau din crucetă, îşi luau locul pe ţapapii. Acolo, la comanda „Jos!" dată prin megafon, desfăşurau velele, le lăsau să cadă în falduri care apoi erau întinse de scote sau mure.

Dar ofiţerii erau mai cu seamă suiţi în gabii sau pe vergile superioare pentru veghe, la recunoaşterea uscatului.

Un rol de seamă pe care îl mai îndeplineau în arboradă era încrucişarea şi descrucişarea rândurilor, vergile cu velele cele mai de sus ale bricului. Acolo, la o înălţime de peste 20 de metri, tinerii sublocotenenţi erau încercaţi şi antrenaţi pentru o manevră rapidă şi de precizie.

Astfel, ofiţerii erau instruiţi ca simpli gabieri, nu numai în conducere şi în calcule, ci şi în execuţie.

MARŞUL DIN 1968 (Istanbul)

Să facem împreună o scurtă incursiune în istoria străvechiului oraş şi să ne oprim apoi în faţa câtorva edificii şi monumente celebre, al căror nume a trecut de mult graniţa ţării aşezate pe două continente

Aşa cum ne este cunoscut, Constantinopolul a fost întemeiat de împăratul Constantin cel Mare în anul 326 e.n. pe locul vechii colonii greceşti Bizantion.

Patru ani mai târziu, tânăra metropolă devine capitala Imperiului Bizantin sub numele de Bizanţ şi unul dintre cele mai mari centre comerciale şi manufacturiere ale Evului Mediu.

În decursul veacurilor VII-XI, Constantinopolul este supus asediilor avarilor, perşilor, arabilor şi selgiucizilor. Cruciaţii îl ocupă în anul 1204 şi îl stăpânesc 57 de ani. La 29 mai 1453, după un îndelung asediu al oştilor turceşti conduse de sultanul Mahomed al II-lea, reşedinţa ultimului împărat al Bizanţului, Constantin Dragases Paleologul, este cucerită.

Oraşul care cunoscuse o mare înflorire de-a lungul a peste unsprezece secole îşi încheie definitiv primul capitol al zbuciumatei sale existenţe.

Noii stăpânitori vor modifica din temelii viaţa şi orânduielile vechii aşezări romane de la răsărit, după preceptele Coranului şi tiparele Imperiului Otoman feudal, în plină ascensiune.

Istanbulul, după noua lui denumire, va deveni în anii de glorie ai „Sublimei Porţi" depozitul birurilor, prăzilor de război, precum şi al valorilor istorice şi culturale ale multor ţări din Orientul Apropiat, Nordul Africii şi Răsăritul Europei.

Printre măreţele vestigii ale Bizanţului care amintesc gloria sa de altădată pot fi amintite: Catedrala Sfânta Sofia, Biserica Mănăstirii Chora (sec. VI, reconstruită în sec. XIV) şi Palatul Paleologilor (denumit, mai târziu, Tekfur Sarai).

Impunătoarele construcţii bizantine i-au impresionat profund pe arhitecţii turci, ele devenind apoi modele pentru multe din moschei. Li s-au adus doar mici modificări.

Dar să ne oprim puţin în faţa monumentalei Catedrale Sfânta Sofia, astăzi cunoscută sub numele de Hagia Sfintei Sofii.

Construită între anii 532-537, în timpul împăratului Iustinian. de către arhitecţii Artemius din Tralles şi Isidor din Milet, gigantica construcţie va deveni simbolul creştinătăţii Imperiului Roman de Răsărit. După căderea metropolei bizantine ea îşi va schimba destinul, dar nu şi înfăţişarea.

Timp de aproape o jumătate de mileniu, sub bolţile ei vor răsuna incantaţiile melopeice ale hafuzilor*. Drept semn al poziţiei deosebite ce i s-a acordat în ierarhia lăcaşelor de cult musulmane, catedrala va fi încadrată de patru minarete.

O dată cu instaurarea Republicii Turcia (29 octombrie 1923), nu vor mai fi auzite strigătele muezinilor în minarete, semn al chemării dreptcredincioşilor la rugăciune, deoarece Aya Sofia, printr-un Decret prezidenţial, va fi declarată monument istoric naţional şi muzeu.

Cei care au avut fericita ocazie de a păşi pe lespezile milenarei catedrale, care a rezistat zecilor de cutremure pustiitoare de-a lungul secolelor, vor păstra în memorie o imagine vie, de neuitat.

Emoţia pe care o are vizitatorul când îi trece pragul este greu de descris în cuvinte. Ea se datorează în cea mai mare parte imensei cupole a navei centrale. Uriaşa emisferă cu un diametru de 31 de metri, suspendată la o înălţime de 57 de metri, îi taie răsuflarea dându-i o îndreptăţită senzaţie de şoarece nimerit sub globul de sticlă al unui laborator.

---

* **Hafuz** = Cel mai înalt titlu care se acordă slujitorilor cultului musulman. Ei cunosc Coranul pe de rost şi oficiază slujbele în moscheile de rang înalt.

Furat de bogăția decorațiunilor în marmură ale pereților, de varietatea dantelăriilor sculptate şi realizate într-o desăvârşită armonie a culorilor, turistul pe post de şoarece va uita cu totul de sine. Razele soarelui - care pătrund, de sus, prin ferestrele aflate în zidurile susținute de arcurile laterale ale construcției, şi întâlnesc apoi în cale puzderia suprafețelor poliedrice - dau un joc de umbre şi lumini greu de imaginat. Vorbele abia şoptite, dar amplificate de spațiul imens ce îl înconjoară, fac ca senzația de claustrofobie avută inițial să dispară complet.

Ca o replică adusă acestei bijuterii arhitectonice bizantine, noii stăpânitori ai Constantinopolului vor înălța în secolul al XVI-lea o frumoasă moschee, oarecum asemănătoare din exterior cu Aya Sofia, dar cu o deschidere a cupolei mai mică şi cu o compartimentare interioară diferită.

Datorită culorii vopselei folosite în interior (partea inferioară a construcției), ea va fi cunoscută sub numele de „Moscheea Albastră".

Grupurile de marinari români vor vizita în continuare Muzeul Arheologic, care adăposteşte uriaşe colecții de monede antice, obiecte de cult din bronz sau din aur, statuete, vase de argint, ceramică smălțuită şi multe alte exponate aparținând celor mai vechi epoci ale culturii Omenirii.

Fostă reşedință a sultanilor între secolele XV-XIX, Palatul Topkapî Saray (astăzi, şi el, muzeu) găzduieşte un adevărat tezaur al creațiilor marilor artişti ai lumii. Pe pereți sau în vitrinele de cristal, turiştii pot admira de la talerele lucrate în filigran, bijuterii, tapiserii şi gravuri, până la veşminte de epocă sau arme. Aurul, argintul, pietrele prețioase, perlele, fildeşul, porțelanul, purpura sau hermina sunt îmbinate cu gust şi rafinament. Privind aceste imense comori adunate în decursul secolelor de sultanii Imperiului, înțelegi mai bine sacrificiile popoarelor subjugate.

Aici poate fi studiată şi una din cele 54 de metope (patru dintre ele fiind definitiv pierdute) care au înconjurat inițial Monumentul de la Adamclisi, „Trophaeum Traiani", înălțat între anii 101-106 de către romani. Metopa respectivă, o placă semicirculară de calcar, sculptată în basorelief, lungă de circa 1,30 m, lată de 0,5 m şi groasă de 0,4 m - perfect conservată - reprezintă doi ostaşi romani într-un

moment de răgaz după o grea bătălie. După toate probabilităţile, piatra - care poartă numărul 28 în ordinea succesiunii scenelor de război stabilită de eminentul nostru arheolog Grigore Tocilescu (1850-1909) - ar fi poposit în Turcia în anul 1865, deci înainte ca acesta să-şi înceapă cercetările în Dobrogea.

La un loc de mare cinste este expusă şi una din săbiile care au aparţinut marelui nostru Domn al Moldovei, Ştefan cel Mare. Indiscutabil, ea nu a fost pierdută în luptă... Împrejurările în care a ajuns aici sunt, însă, total necunoscute.

În cea de-a doua zi de staţionare a bricului „Mircea" la Istanbul, o delegaţie a marinarilor români a depus o coroană de flori la munumentul lui Atatürk*, fondatorul Turciei moderne şi primul preşedinte al Republicii - monument înălţat în parcul central al oraşului.

Imortalizat în bronz de către un mare artist autohton, Kemal Mustafa este surprins călare pe un cal arab pur sânge, în uniformă de general. Cu capul ridicat, calul stă cuminte sprijinit pe cele patru picioare, în timp ce eroul, drept în şa, scrutează depărtările.

Deşi croit în linii verticale, simple, dar de o desăvârşită armonie, acest monument, lipsit de obişnuita dinamică proprie genului ecvestru, depăşeşte monumentalitatea.

Ca un semn al dragostei poporului său, pe care l-a slujit şi din rândul căruia s-a ridicat, indiferent de anotimp, ziua sau noaptea, pe lespezile reci ale piedestatului statuii florile nu lipsesc niciodată.

Ofiţerii de marină ai ţării gazdă care îi însoţesc pe oaspeţi, ca, de altfel, întreaga armată turcă ce l-a sprijinit pe Kemal Paşa în măreaţa operă de reînnoire a Turciei, au pentru el un adevărat cult. Dar nu putem pleca din faţa mormântului marelui revoluţionar fără a aminti foarte succint câteva date privind istoria acestei ţări rămase încremenită în cochilia ei feudală mai bine de opt veacuri.

La sfârşitul secolului al XIII-lea şi începutul secolului XIV, emirul Osman pune bazele statului independent turc, lăsându-le totodată urmaşilor numele de osmanlâi sau otomani. Popor războinic,

---

* **„Tatăl turcilor".** Nume dat în semn de înaltă consideraţie şi respect de către poporul turc lui Kemal Mustafa, cu ocazia Marii Adunări Naţionale din anul 1935.

în secolele următoare turcii cuceresc întreaga Asie Mică, peninsula Balcanică şi Nordul Africii.

Sub domnia lui Soliman I supranumit „Magnificul" (1520-1566), Imperiul Otoman atinge apogeul expansiunii teritoriale şi al puterii sale. Ţările cucerite, devenite vasale sau dependente faţă de Înalta Poartă, însumau la acea dată numărul de douăzeci şi două.

Distrugerea flotei turceşti de către escadrele întrunite ale hispano-veneţienilor în bătălia navală de la Lipanto (1571) marchează începutul declinului puterii otomane.

Urmează la rând confruntările cu Austria, Rusia, apoi războaiele balcanice, care vor culmina cu conflagraţia mondială din anii 1914-1919. Din acest război, în care Turcia a fost împinsă alături de Puterile Centrale de către sultanul Mahomed al V-lea, succesorul lui Abdul Hamid (detronat în anul 1909 de către Asociaţia revoluţionară a Junilor turci) aceasta va ieşi învinsă.

La începutul secolului XX fostul Imperiu Otoman intrase deja în agonie, fiind privegheat acum pe patul de moarte, cu mult interes, de statele din zonă şi mai ales de cele occidentale.

Când totul părea pierdut, din rândul revoluţionarilor turci ce voiau să-şi salveze ţara de la dezastru s-a desprins Kemal Mustafa Paşa, un ofiţer de cavalerie provenit dintr-o familie modestă, care va dărâma întregul eşafodaj al Imperiului medieval otoman, transformând Turcia într-o ţară modernă.

Ideile revoluţionare ale lui Kemal Paşa aveau mare priză în rândul militarilor şi al tineretului. Nu puteau fi pe placul sultanului Mahomed al V-lea şi nici ale lui Mahomed al VI-lea (înscăunat în 1918), care va încheia, de fapt, seria celor 37 de osmanlâi.

Intuind pericolul, fiecare din aceşti monarhi a luat, la timpul său, măsuri pentru exterminarea fizică a rebelului sau de îndepărtare a sa din capitala ţării. Din fericire, de fiecare dată marele revoluţionar a scăpat cu viaţă.

În primăvara anului 1915 colonelului Kemal Paşa i se încredinţează apărarea strâmtorii Dardanele şi a peninsulei Galipoli împotriva invaziei de pe mare a armatelor Aliaţilor. Deşi raportul de forţe sub aspectul efectivelor, pregătirii, tehnicii de luptă şi armamentului era total defavorabil turcilor, după şapte luni de lupte

crâncene inamicul se retrage înfrânt. Această neaşteptată victorie - practic, a unei singure divizii armate condusă de un colonel necunoscut - i-a uimit nu numai pe strategii timpului, ci chiar întreaga Europă. În entuziasmul general al luptătorilor, de la ofiţer la soldat, Kemal Mustafa primeşte numele de „Gaziul* de la Galipoli".

Însă după victoria de la Galipoli urmează capitularea Turciei. Tratatul de la Sevrés, încheiat între ţările învingătoare ale Antantei şi guvernul lui Mahomed al VI-lea, însemna de fapt dezmembrarea a ceea ce mai rămăsese din Imperiul Otoman. Toate provinciile cu dezvoltare economică relativ bună sunt împărţite între greci, englezi, francezi şi italieni. Constantinopolul, din capitală, devine oraş cu statut internaţional; iar pentru a se evita apariţia eventualelor nemulţumiri, la propunerea englezilor, Mahomed al VI-lea desfiinţează armata şi flota...

Gaziul este avansat la gradul de general la numai 34 de ani, dar este trimis imediat pentru a participa la luptele din Caucaz şi din Siria, în speranţa că îşi va găsi sfârşitul acolo.

După încheierea ostilităţilor Kemal Paşa se retrage în podişul Anatoliei, la Angora (Ankara de astăzi). Aici va forma un nou guvern, întrucât cel de la Constantinopol era aservit englezilor.

Fiindcă intenţiile gaziului erau foarte clare, sultanul trimite o armată special constituită pentru a-l suprima şi a nimici trupele care îl susţineau.

Pe teritoriul Turciei, răscoalele puse la cale de elementele contrarevoluţionare şi conservatoare contribuie din plin la destabilizarea situaţiei încă neconsolidate. O dată cu sosirea trupelor sultanului, în podişul Anatoliei izbucneşte un război civil.

Deşi cu efective inferioare ca număr, Kemal Paşa înfrânge armatele intervenţioniste, care nu numai că se predau, dar trec aproape în masă de partea revoluţionarilor.

Sprijinite de englezi, forţele terestre greceşti atacă hotarele Turciei din sectorul sud-estic. Războiul greco-turc se va încheia în august 1922 cu victoria kemaliştilor.

---

* **Gaziu** = erou.

În toți acești ani de grea cumpănă, Mahomed al VI-lea avea însă cu totul alte preocupări. Ultimul descendent al osmanlâilor, căruia nu-i mai împlineau dorințele sutele de cadâne ale haremului imperial, se îndrăgostește nebunește de fata unuia dintre grădinarii palatului. Orbit de dragoste, sultanul uită cu totul de situația tragică în care se găsea propria sa țară după aproape 10 ani de război. Pentru a nu fi tulburat în clipele paradisiace petrecute în iatacurile tapisate cu mătăsuri, monarhul rămâne surd la suferințele poporului. În schimb, semnează fără ezitare orice recomandare sau dorință formulată de tutorii săi englezi.

Acest comportament total iresponsabil din partea suveranului nu putea fi trecut cu vederea de cei care duseseră greul războiului. Indignarea poporului turc a depășit limitele răbdării atunci când Mahomed o declară pe cadâna care mai avea doi ani până la majorat sultana Turciei...

Şi acum, o precizare: libidinosul amorez împlinise în 1922, 61 de primăveri... Dar ce contează o diferență de 45 de ani, atunci când iubeşti cu adevărat?!

Considerând că era momentul potrivit punerii în aplicare a planului de reforme revoluționare minuțios elaborat, Gaziul începe cu principalul punct al acestui plan: abolirea sultanatului. La 1 noiembrie, Mahomed al VI-lea este detronat.

În urma schimbării situației pe plan politic şi militar, Kemal Paşa cere revizuirea Tratatului de pace de la Sevrés. Prin noul Tratat de la Lausanne (24.07.1923), hotarele Turciei vor căpăta configurația actuală.

Marea Adunare Națională aprobă, în ziua de 13 septembrie 1923, mutarea capitalei țării de la Constantinopol la Ankara.

La 29 octombrie 1923, la propunerea Gaziului, Marea Adunare Națională aprobă ca formă de guvernământ a statului Republica şi, în entuziasmul general al deputaților, Kemal Mustafa este ales preşedinte.

Din acest moment începe schimbarea din temelii a bazei materiale şi spirituale a Turciei, cunoscută în istorie sub numele de Revoluția Kemalistă.

Economia fostului Imperiu nefiind bazată pe activități productive, ci pe spolierea țărilor subjugate sau dependente, acum, după un război care durase aproape 10 ani, se găsea într-o stare deosebit de critică. În afara greutăților de ordin material, poporul turc, pe lângă faptul că era moştenitorul racilelor unei orânduiri feudale anacronice, dominată de conservatorism şi fanatism religios, în proporție de 90% nu ştia să scrie sau să citească. Mulți demnitari, conducători ai congregațiilor religioase sau membri ai camarilei sultanului detronat, lezați în interesele proprii, vor încerca pe toate căile să submineze reformele înnoitoare.

Conştient de acest lucru, Gaziul, după împrejurări, va fi înțelegător sau necruțător.

Imediat după sultanat, la 3 martie 1934 este desființat kalifatul* pe care Kemal Mustafa, printr-o manevră abilă, îl separă de puterea politică. Respectiva instituție religios-monarhică, retrogradă şi conservatoare, avea o influență nefastă în educația religioasă şi spirituală a mahomedanilor. La aceeaşi dată este desființat şi Ministerul Cultului Islamic, precum şi funcțiile de pietate musulmană. Şcolile religioase sunt înlocuite cu „Şcoala unică cu caracter laic de stat". Kaliful este expulzat din țară, împreună cu susținătorii proveniți în majoritate din rândul familiei imperiale.

Codurile religioase, arhaice, având la bază preceptele Coranului, sunt înlocuite cu coduri civile penale şi comerciale întocmite pe baze ştiințifice, după modelele celor mai înaintate state occidentale.

Urmează la rând înlocuirea fesului cu pălăria. La prima vedere această măsură pare lipsită de semnificație. Realitatea era, însă, cu totul alta...

Acest articol vestimentar de origine grecească, impus să fie purtat în orice ocazie de către bărbați, a fost adoptat datorită unui capriciu al sultanului Mahmud al II-lea (1808-1838), care voia astfel să-i deosebească pe dreptcredincioşii profetului de ghiauri.

---

* **Kalifat** = Formă de stat feudal teocratică. **Kalif** – nume purtat, după moartea Profetului Mahomed, de către şefii musulmanilor care dețineau puterea politică şi religioasă; conducători spirituali ai Islamului.

Fesul, pe lângă faptul că era un acoperământ al capului nepractic, incomod şi ridicol, reprezenta de fapt blazonul unei ţări înapoiate.

La 25 noiembrie 1925 portul fesului este cu desăvârşire interzis, iar al turbanului va fi permis numai muftiilor, imamilor şi predicatorilor religioşi cu funcţii oficiale în moschei.

Tekkelelele* şi mănăstirile sunt închise. Şeicilor**, dervişilor*** şi discipolilor acestora le este interzisă orice activitate religioasă. La rândul lor, sectele sunt scoase în afara legii. Portul îmbrăcămintii tradiţionale a preoţilor şi funcţionarilor de stat este prohibit. Numai o parte din cler avea dreptul să folosească costumul specific, stabilindu-se totodată cum trebuia să arate acesta.

Între anii 1926-1935 reformele îşi continuă avalanşa.

Vechile calendare iuliene şi musulmane sunt înlocuite cu calendarul gregorian, duminica devenind sărbătoarea săptămânală obligatorie (în locul zilei de vineri, după tradiţia musulmană). Islamismul nu mai este religia oficială a noului stat republican.

Tot în acest interval scurt de timp este adoptat sistemul internaţional al numerelor, precum şi alfabetul latin.

Schimbarea alfabetului arab (compus din 612 caractere, greu de învăţat datorită asemănării dintre ele) cu cel latin, care număra doar 56 de caractere - cu tot cu majuscule - însemna, de fapt, alfabetizarea poporului turc.

În urma studiilor făcute de lingvişti s-a ajuns la concluzia că punerea de acord a gramaticii şi foneticii limbii turce cu noul alfabet, care număra cu 556 semne mai puţin, era posibilă. Drept urmare, Marea Adunare Naţională votează proiectul de Lege respectiv. Pe întreg teritoriul Turciei se organizează cursuri intensive şi obligatorii de învăţare a noului alfabet.

Deşi pare de necrezut, această reformă de o deosebită complexitate a fost transpusă în viaţă în doar câteva luni. Orice tergiversare n-ar fi însemnat altceva decât aruncarea întregului popor

---

* **Tekkelele** = Şcoli confesionale.

** **Şeic** = Şef al unei formaţiuni religioase.

*** **Derviş** = Călugăr cerşetor.

turc în bezna totală a neştiutorilor de carte. Nici cei zece la sută din populaţie formată din intelectuali, funcţionari şi grămătici, n-ar fi ştiut măcar să se iscălească. Urmările acestei reforme aplicate într-un ritm alert au fost acelea că au ieşit din rândul analfabeţilor circa 3.000.000 de turci.

Noul stat republican nu putea însă tolera situaţia înrobitoare a femeilor, moştenită de la fostul Imperiu. După legile islamice, începând cu vârsta de 12 ani şi până la moarte acestea erau obligate să-şi acepere faţa cu un voal căruia i se spunea „feregea". Prin măritiş, ele deveneau sclavele unui soţ cu drepturi depline asupra lor, de care nu mai puteau divorţa toată viaţa. Orice bărbat avea dreptul prin lege la patru sau şapte soţii legitime, numite „cadâne", iar după poziţia socială şi posibilităţile materiale putea întreţine un număr nedefinit de concubine numite „odalâsce", adică muze de cameră.

Societatea turcă modernă avea nevoie de o familie stabilă, bazată pe monogamie. În consecinţă, sunt desfiinţate haremurile şi poligamia, iar feregeaua devine piesă de muzeu. Femeia primeşte drepturi egale cu ale bărbatului. Prin noul Cod Civil, intrat în vigoare în 1928, se stabileşte emanciparea femeii, căreia i se dă posibilitatea de a-şi administra singură patrimoniul. În anul 1930 i se acordă dreptul de vot pentru Marea Adunare Naţională şi cel de eligibilitate în Consiliile Municipale. Patru ani mai târziu, la alegerile din 1934, douăzeci dintre fostele cadâne şi odalisce vor întruni numărul necesar de voturi, devenind astfel deputaţi în cel mai înalt forum de conducere al ţării.

ANUL 1970

În anul 1970 „Mircea" nu a avut în program marşuri de reprezentare. Activitatea de instruire a cadeţilor Institutului de Marină şi a elevilor celorlalte şcoli de Marină se făcea în Marea Neagră. În cadrul ieşirilor în mare bricul a îndeplinit şi alte misiuni, printre care şi pe cea de navă de comandament în cadrul unei aplicaţii a unui grup de nave ale Marinei militare.

La terminarea exerciţiilor navale - cu rezultate remarcabile - contraamiralul Ulmeanu Sebastian, în calitate de reprezentant al

Comandamentului Marinei, aflat la bordul lui „Mircea", a hotărât să invite delegaţiile de la minister, precum şi pe comandanţii navelor participante la manevrele respective, la o masă tovărăşească.

În particular fie spus, amiralul Ulmeanu era recunoscut în Flotă pentru gusturile sale rafinate în domeniul artelor culinare, dar mai ales ca mare cunoscător al licorilor lui Bachus.

Pentru ca dejunul să fie plăcut şi cât mai deosebit, amiralul i-a dat din timp dispoziţii ofiţerului intendent, căpitanul Constantin G., să se ocupe personal de această problemă. Astfel, imediat după ancorarea navelor în rada portului Midia, în ziua stabilită acesta trebuia să fie în măsură să aducă cu o şalupă la bordul lui „Mircea", în maximum trei ore, următoarele produse: 1. Legume şi fructe de calitate, provenite din gospodăriile agricole ajutătoare ale Marinei sau din comerţ; 2. Vinuri seci şi demiseci din podgoriile de la Murfatlar sau Niculiţel; 3. Un porc tânăr, bun de carne, de maximum 100 kg, care va fi sacrificat cât mai târziu posibil, astfel încât şoriciul care va însoţi fripturile să fie fraged şi gustos.

În dimineaţa zilei respective căpitanul Constantin G., care îşi îndeplinise cu brio misiunea, aştepta la cheu noi ordine. Un marinar venit în fugă la postul de radă îl anunţă să ia urgent legătura prin U.K. (staţia de radio de unde scurte) cu 110 (amiralul). Ajuns în grabă la postul de radă, radiotelegrafistul de serviciu i-a pus în faţă tabelul cu codificările şi i-a înmânat microfonul.

Mai puţin obişnuit cu convorbirile radio codificate, emoţionat pentru că vorbea cu amiralul, în criză de timp pentru că nu îşi găsea în tabel funcţia în cifre şi codificarea operaţiunii pe care o executase, el a formulat cea mai scurtă şi concisă comunicare. Transmisă pe unde hertziene, această comunicare i-a adus mai apoi celebritarea. Iat-o, în forma ei originală:

„Sunt G.C. Punctul 1 după piaţă. Punctul 2 e la gheaţă. Punctul 3, încă în viaţă."

VIZITA ŞAHINŞAHULUI IRANULUI

Un eveniment deosebit, consemnat în Jurnalul de bord al navei-şcoală „Mircea" în a doua zi a lunii iunie 1770 a fost vizita

şahinşahului Iranului, Mohamad Pahlavi Ariamer, împreună cu împărăteasa Farah.

„Mircea" fiind prin definiţie o navă model sub toate aspectele. nu a avut nevoie de o pregătire specială în vederea primirii familiei imperiale, ci doar de o inspecţie mai riguroasă prin care să se verifice: dacă aşezarea sau înfăşurarea parâmelor în colaci era făcută perfect marinăreşte; dacă alămurile erau furbişate corect sau dacă mai rămăsese în colţurile mai ascunse vreo pată minusculă. nepiturată.

Ochiul exigent şi format al comandantului navei, comandorul Hârjan, a descoperit într-un ungher al punţii centru câteva puncte mici de unde se cojise pitura. Imediat s-a trecut la remedierea defecţiunii, piturându-se o suprafaţă mai mare, pentru uniformizare. ca să nu se cunoască retuşurile. Când au terminat treaba, marinarii făceau glume afirmând că, pe lângă „Mircea", cea mai mare farmacie a oraşului semăna cu o poiată şi ar fi fost indicat ca, pe viitor, toţi cei ce veneau pe puntea bricului să primească imediat ce păşeau pe schelă târlici şi mănuşi albe, ca să nu lase urme...

După doar câteva ore şahinşahul Iranului şi împărăteasa erau primiţi la bord cu toate onorurile marinăreşti cuvenite.

Numărul celor din suita suveranului era foarte redus. Nu depăşea 10 persoane cu tot cu translatori şi cu doamnele de onoare. însoţitoarele împărătesei.

Ceea ce i-a şocat chiar de la început pe marinari a fost simplitatea elegantă a hainelor lor, comportarea extrem de degajată şi de naturală faţă de ofiţeri şi de oricare alt membru al echipajului, dar mai ales faptul că se simţeau pe puntea lui „Mircea" ca la ei acasă.

Mai târziu, după vizitarea interioarelor navei, urma ca „Mircea" să-şi întindă velele şi să facă un marş în largul mării, după care, în aceeaşi zi, să revină în portul de bază, Mangalia.

Înainte de începerea manevrelor de plecare a navei de la cheu, grupul musafirilor s-a urcat pe dunetă - aici fiind spaţiu mai mare - de unde se putea urmări totul, din fotoliile aşezate confortabil în semicerc, în faţa unei măsuţe încărcate cu delicatese şi băuturi româneşti la alegere.

Împărăteasa - care de la primul pas făcut pe puntea bricului îşi rotise încontinuu ochii, fascinată de tot ceea ce vedea în jur - şi-a manifestat dorinţa de a se retrage câteva minute într-un colţişor mai izolat, de unde să poată privi mai bine cerul, marea şi velierul care se pregătea să-şi întindă pânzele.

Într-adevăr, avea ce privi! De un albastru azuriu şi o luminiscenţă ireale, întâlnite doar în perioada zilelor de vară, cerul îşi dezvăluia fără rezerve adevărata frumuseţe a adâncurilor sale. La rândul său marea, care împrumutase din cleştarul şi transparenţa acestuia, nu se lăsa cu nimic mai prejos ca frumuseţe. Înconjurat de infinitul apelor, văzut de departe, „Mircea" nu era decât o pată albă, nedefinită. Privit, însă, de aproape, lua dimensiuni ciclopice, dându-ţi impresia că atinge cu vârful catargelor tăria înălţimilor.

Când comandantul navei a dat ordinul *„La posturi, pentru manevra velelor*!", împărăteasa s-a înghesuit şi mai mult în colţişorul ales, pentru a nu stingheri munca marinarilor care alergau pe punte.

Peste câteva minute, bubuind în bătaia vântului, cele 23 de vele cu o suprafaţă de 1.750 mp au început să umbrească treptat puntea bricului. Vântul excelent ca direcţie şi tărie, cu o uşoară smucitură, a împins înainte nava. Motorul principal a fost oprit. Nu se mai auzeau acum decât foşnetul valurilor care spălau etrava ascuţită şi simfonia vântului care făcea să vibreze păienjenişul sarturilor şi straiurilor întinse ca nişte corzi de harpă.

Din când în când, din înaltul cerului veneau ţipetele pescăruşilor care se roteau în jurul navei.

La încheierea acestei scurte croaziere, tânăra împărătească le-a spus marinarilor: *„Îmi voi aminti cu drag de această călătorie pe care am făcut-o în Marea Neagră, la bordul minunatului dumneavoastră velier, Mircea!"*

Şahinşahul, la rândul său, a felicitat întregul echipaj pentru excelenta sa pregătire profesională, urându-i succes în continuare. Ultimele sale cuvinte au fost: *„Merçi beaucoup!"*

Când musafirii s-au urcat în maşinile care îi aşteptau pe cheu şi au plecat, iar ultimul motociclist din escortă a dispărut din vedere, comandantul a oftat adânc, după care şi-a tamponat cu batista fruntea brobonită de sudoare.

- Am avut mare noroc că nu ne-am înecat - cum spune proverbul - ca ţiganul la mal... Şi, fără să mai aştepte întrebările ofiţerilor care îl înconjuraseră şi făcuseră ochii mari, a continuat: Nu ştiu dacă aţi observat, dar, din cât spaţiu liber era pe puntea bricului, împărăteasa şi-a ales locul de observare şi meditaţie chiar în colţul proaspăt piturat de maistrul Ion Smaranda. Nu vreau să-mi închipui cum ne-am fi descurcat dacă alteţa-sa ieşea ca un papagal din locul unde se pitise. Pielea să zicem că i-o ştergeau doamnele de onoare, cu petrosin. Dar cu hainele, ce făceam?!

MALTA 1971 (completare)

...Trecutul frământat al acestei insule îi captivează pe auditori. Ei au aflat acum (ori şi-au reamintit) multe lucruri interesante care le vor fi utile când vor debarca, ştiind încotro să-şi îndrepte paşii.

De fapt sub numele de Malta, nume folosit în vorbirea curentă, se ascunde un arhipelag format din trei insule: Malta, Gozo şi Camino. Luate împreună, acestea totalizează 31,600 km^2 şi au o populaţie de 300.000 locuitori. Faima insulei se datorează acelei Frăţii aristocratice a Cavalerilor Ospitalieri ai Sfântului Ioan din Ierusalim, organizaţie monahalo-militară întemeiată pe timpul primei Cruciade, care a dăinuit apoi secole de-a rândul.

După căderea definitivă a Ierusalimului în mâinile musulmanilor, Frăţia este nevoită să-şi mute reşedinţa în insula Rodos, pentru ca, mai târziu, cavalerii să fie izgoniţi şi de acolo şi să se stabilească definitiv în Malta.

Această insulă stâncoasă care domină Mediterana de la înălţimea celor 260 de metri ai săi, cu o excepţională poziţie strategică, prevăzută cu băi închise şi adăposturi naturale, avea să joace la acea dată un rol important în controlul comunicaţiilor maritime din această parte a lumii.

Neobosiţii călugări cu cruce la gât şi sabie la şold încep munca de fortificare a insulei. Pereţii verticali ai stâncilor sunt înălţaţi cu zidării crenelate şi turnuri de apărare. O uriaşă reţea de şanţuri şi tunele secrete permite menţinerea legăturii sigure cu cele mai îndepărtate puncte ale uriaşului bastion.

Paralel cu această muncă ioaniții deschid un adevărat şantier naval, unde încep construirea unor uriaşe galere, mijloc eficace în bătălia pe mare dusă împotriva duşmanilor creştinătății.

Lupta îndârjită pe care aceşti soldați ai crucii au dus-o împotriva turcilor şi a sângeroşilor piraţi berberi din slujba lor, care bântuiau Mediterana ca deplini suverani, le-a adus o scump plătită dar meritată glorie.

În acele vremuri tulburi şi instabile, ei erau singurii luptători ai Apusului de care piraţii seminției lui Barbarosa aveau cu adevărat teamă. Iar dacă mai exista o oarecare siguranță a navigației în apele Mediteranei, după părerea multor istorici, tot lor li se datora acest lucru.

Ura de secole care îi rodea deopotrivă pe ferocii piraţi şi pe înzăuații călugări, la care se mai adăuga şi fanatismul religios, făcea ca întâlnirile dintre ei să fie adevărate băi de sânge.

Moartea în luptă era de preferat soartei de sclav pe galerele învingătorului, iar acest lucru era bine cunoscut de către toți.

În perioada istoriei moderne, dezvoltarea marilor puteri maritime din apusul Europei face ca sfera de acțiune a piraților berberi să se restrângă vertiginos. Depăşit de timp, Ordinul călugărilor ioaniți începe şi el să decadă. Fortificațiile ridicate de ei vor avea însă mult timp un rol însemnat în apărarea insulei, devenită, prin poziția sa strategică, o adevărată cheie a Mediteranei. De aceea Malta va fi mereu râvnită de statele cu flote puternice şi cu interese în această zonă. După împrejurări, ea va trece, împotriva voinței maltezilor, de la un stăpân la altul...

Astăzi Malta este un stat independent.

La Valetta, portul şi capitala insulei în care urma să intre „Mircea", poartă numele Marelui Magistru Jean de la Valette, un mare conducător şi strălucit strateg al Cavalerilor ioaniți, care, în anul 1565, a organizat apărarea Maltei rezistând cu succes invaziei zecilor de mii de piraţi turci şi algerieni.

.....

Ca pretutindeni, centrul oraşului îi atrage întotdeauna pe vizitatori. Aici el este dominat de Catedrala Ioaniților. Vom vedea însă că acest edificiu se deosebeşte foarte mult de ceea ce defineşte în

mod curent cuvântul „catedrală". Cel care îi păşeşte pragul păşeşte, de fapt, într-o altă lume. Liniştea interioarelor de aici are în ea ceva apăsător. Cel mai mic zgomot, cea mai mică şoaptă, sunt amplificate şi repetate de ecoul bolților.

Privind cu atenție cămăşile de zale străpunse dintr-o parte în alta de vârfurile lănciilor sau de tăişul săbiilor, coifurile turtite din care sunt smulse aşchii de oțel, fără să vrei te gândeşti la puterea loviturilor primite. Nu poți, însă, să nu-ți închipui câte capete cu turban au retezat la rândul lor aceste săbii şi satâre ştirbite, care stau acum, nevinovate, în panoplii. Desigur, nimeni nu a stat să socotească cu exactitate. Documentele bogatei colecții şi ale bibliotecii Catedralei nu conțin, nici ele, asemenea sadice amănunte.

Privit din exterior edificiul pare foarte paşnic, încadrându-se foarte bine în ansamblul arhitectonic al Maltei moderne. Dar, aşa cum s-a precizat, privit numai din exterior... Căci ori de câte ori îi va trece cineva pragul, indiferent dacă face acest lucru pentru prima sau pentru a zecea oară, la contactul cu această lume necunoscută va simți un puternic şoc al trecutului.

GLOSAR DE TERMENI MARINĂREŞTI

A

Abordaj = Lovire (ciocnire) a unui mijloc de navigaţie cu alt mijloc de navigaţie sau cu un obstacol.

Alidadă = Instrument de navigaţie fixat pe cercul gradat al compasului magnetic sau al giroscopului, destinat stabilirii direcţiilor pe mare.

Amara (vb.) = Acţiune a echipajului de a imobiliza obiectele sau instalaţiile de la bord, astfel încât acestea să nu se deplaseze din pricina balansului navei sau ambarcaţiei.

Amonte = Spre izvoare.

Ancorot = Ancoră mică, folosită la ambarcaţiile uşoare.

Anemometru = Aparat pentru măsurarea vitezei vântului.

Aprová (vb.) = (Despre un mijloc de navigaţie) A (se) înclina înspre prova şi a rămâne în această poziţie până se înlătură cauza înclinării.

Arboradă = Totalitatea arborilor (catargelor), vergilor, ghiurilor, picurilor, tangoanelor şi bastoanelor de la bord.

Arbore artimon = Catarg (arbore) situat la pupa unei nave cu pânze şi cu mai mulţi arbori.

Armá (vb.) = Acţiune de lansare în serviciu a unei nave (cu echipajul complet şi cu întreg utilajul necesar).

Armament de barcă = Echipajul unei bărci, format din cârmaci - care este şeful bărcii - trăgătorii la rame şi omul de la prova, care manevrează cangea şi dă barbeta (parâma subţire) la acostare pentru legarea bărcii.

Aspirant = Absolvent al Şcolii navale aflat în ultima perioadă de practică, înainte de avansarea la gradul de sublocotenent.

B

Babá = Dispozitiv de metal sau din beton de formă cilindrică, aşezat vertical pe cheu sau pe puntea navelor, folosit la operaţiuni de legare (la cheu), manevrare, remorcaj etc.

Babord = Partea stângă a unei nave, privind de la pupa spre prova.

Balenieră = Ambarcațiune uşoară şi rapidă cu prova şi pupa ascuțite, propulsată cu rame sau cu motor, folosită la bordul navelor pentru transportul persoanelor.

Bandă = Înclinare transversală a navei (în borduri), statică sau dinamică, de regulă cu caracter temporar şi în special în cazul mişcării de ruliu.

Bandulă = Pară de lemn sau de metal fixată de capătul unei frânghii subțiri (saulă), care se aruncă de la țărm sau de la navă cu mâna, cu ajutorul unor puşti speciale sau cu aruncătoare de tipul harpoanelor, spre a trage parâmele de acostare sau de legare a navelor.

Barc = Velier cu trei sau mai mulți arbori şi vele pătrate arborate la primele catarge şi trapezoidale sau triunghiulare la ultimul.

Barcaz = Ambarcațiune pescărească din lemn cu o capacitate de 10-100 t, care poate naviga cu pânze sau cu motor.

Barchetină = Velier cu trei, patru sau cinci arbori, cu vele aurice, exceptând arborele trinchet (din prova), care are velele pătrate.

Bastingaj (-e) = Totalitatea chesoanelor, dulapurilor sau rastelelor în care se păstrează efectele echipajului pe o navă.

Bompres = Arbore înclinat montat în prova velierelor, de care se fixează velele triunghiulare numite focuri.

Braț = Parâmă legată la capătul unei vergi, care serveşte la manevrarea laterală a acesteia (orientare în plan orizontal).

Bric = Navă cu două catarge, cu pânze pătrate şi bompres, uneori cu motor, folosită în trecut în scopuri militare.

C

Cabestan = Troliu cu ax vertical acționat manual sau mecanic, destinat manevrării lanțului ancorei.

Cablu marin = Unitate de măsură pentru distanțe relativ mici, egală cu a zecea parte dintr-o milă marină; mărimea acestei unități nu este aceeaşi pentru toate statele.

Cadet = Elev al unei şcoli militare.

Cambuză = Magazie de provizii pe bordul unei nave, amplasată de obicei sub punte.

Canarisi (vb.) = (Despre o marfă) A se înclina în unul din borduri şi a rămâne în această poziţie.

Cap compas = Unghiul orizontal format între direcţia nord compas şi axa longitudinală a navei, de la 0° la 360°, în sens retrograd (sensul acelor de ceasornic).

Capă = Menţinerea navei cu prova aproximativ perpendiculară pe val.

Capelatură = Loc de îmbinare a părţilor unui arbore şi de legare a manevrelor fixe.

Cărt = Interval de timp - de regulă, de patru ore - în care o parte din personalul şi echipajul navei asigură executarea serviciului de bord, fie în timpul marşului, fie în staţionare.

Carte pilot = Document nautic în care se găsesc informaţii de navigaţie, unele inexistente pe hărţi, sau alte documente referitoare la repere costiere, drumuri navigabile, locuri de ancoraj, zone periculoase, valuri, curenţi, maree, bancuri de nisip, epave etc.

Careul navei = Compartiment cu destinaţie specială: sală de mese, de lectură etc - pentru cadrele bordului.

Catamaran = Ambarcaţiune alcătuită din două corpuri (flotoare); pentru propulsie foloseşte o velă de pânză, din mătase sau din mase plastice; în Oceania, vela este ţesută din fibre vegetale.

Cavilă = Piesă din lemn de esenţă tare (sau din oţel) în formă de bastonaş, folosită pentru luarea voltelor (legarea parâmelor); piesă în formă de ac folosită la matisirea parâmelor; mâner aşezat la extremitatea spiţelor timonei.

Cavilieră = Dispozitiv pentru legarea manevrelor curente.

Călăfătui (vb.) = A astupa cu calafat (câlţi îmbibaţi în gudron) găurile dintre scândurile bordajelor sau ale punţii, în vederea etanşării.

Cheu = Construcţie amenajată într-un port pentru acostarea, încărcarea şi descărcarea navelor, servind totodată la consolidarea malului şi la apărarea acestuia de acţiunea apelor; stradă de-a lungul şi de la marginea unei asemenea construcţii.

Chilă = Şirul central al tablelor din învelişul fundului, care se întinde pe toată lungimea navei, în care se prind tablele bordajului şi carlinga centrală.

Ciclon = Vânt puternic cu deplasarea aerului în spirală, însoțit de ploi torențiale şi de descărcări electrice, specific regiunilor tropicale.

Coastă = Fiecare dintre grinzile care formează osatura transversală, de rezistență, a bordajului unei nave.

Compas etalon = Instrument constituit dintr-o busolă magnetică de construcție specială, asemănător cu celelalte compasuri magnetice, dar mai robust şi aşezat cât mai sus față de puntea navei, într-o zonă ferită de influența obiectelor din fier; este cel mai precis compas de la bord.

Copastie = Bordură de lemn sau de metal montată la partea superioară a balustradei sau a parapetului bordajului unei nave.

Curbă batimetrică = Linie pe hartă care uneşte punctele de egală adâncime ale reliefului fundului apelor.

D

Dacron = Fibră sintetică de proveniență americană.

Deferlare = Revărsarea unui val prin îndoirea părții sale superioare, urmată de spargerea şi împrăştierea lui de către vânt.

Deplasament = Greutatea volumului de apă dislocuit de o navă care pluteşte.

Descrucişare = Aducerea vergilor în poziție paralelă cu catargul; sau, la nevoie, coborârea lor.

Dubla (vb.) = A trece prin dreptul unui cap, far, geamandură sau alt punct fix şi a-l depăşi la distanța impusă de siguranța navigației.

Dunetă = Punte la pupa unei nave, mai ridicată față de puntea centru, specifică velierelor.

E

Eche = Bară fixată pe axul sau pe pana cârmei unei ambarcațiuni sau a unei nave mici, servind la manevrarea acestora.

Edec = Odgon lung cu care se leagă de catarg sau de babălele din prova o ambarcațiune sau o navă, spre a fi remorcată de pe mal împotriva curentului unui curs de apă.

Estacadă = Baraj construit de-a curmezişul unui curs de apă sau la intrarea într-un port, pentru protejarea podurilor sau a navelor proprii contra minelor, corpurilor plutitoare etc.

Etambou = Element de rezistență al scheletului unei nave, în continuarea chilei, care închide corpul unei nave la pupa şi care susține cârma.

Etravă = Element de rezistență care închide corpul unei nave la prova şi cu care aceasta îşi deschide drumul la înaintarea prin apă.

F

Facționar = Marinar în serviciul de cart pe vechile veliere, cu misiunea de a face observarea pe mare în prova, pupa sau gabie; denumire dată şi marinarilor care prestau alte munci în serviciul de cart.

Filá (vb.) = Împrăştierea uleiului pe suprafața apei, în scopul formării unei pelicule groase care să oprească spargerea valurilor.

Foc = Pânză triunghiulară (susținută, de regulă, de bompres) la prova unei nave.

Fundarisi (vb.) = A lăsa ancora să cadă la fundul apei.

Fungă = Parâmă din grupul manevrelor curente ale unei nave cu pânze, care se foloseşte la ridicarea şi coborârea unei vele.

Furbişare = Operațiune de curățire şi lustruire a pieselor din metal de la bordul navelor (în special, a alămurilor); pentru aceasta se folosea o pastă decapantă numită pastă de furbisaj.

G

Gabie = Platformă orizontală fixată pe arbore; serveşte la prinderea sarturilor, dar şi ca post de observație sau (la navele cu pânze) ca loc de unde se manevrează parâmele.

Gabier = Velă trapezoidală din etajul al doilea şi al treilea de vele, numerotată de jos în sus; marinar care face serviciul de veghe în gabie sau care participă la manevrarea velelor superioare.

Geamandură = Corp plutitor de construcție specială, ancorat pe fundul unei ape, care indică diverse restricții de navigație. Ea se recunoaşte, ziua, după formă şi culoare; noaptea, după semnalele luminoase pe care le emite, iar pe timp de vizibilitate redusă (ceață) după semnalele fonice.

Gheordel = Vas de lemn asemănător ca formă şi mărime cu o ciutură.

Ghiu = Bară de lemn sau de metal fixată cu un capăt de partea inferioară a arborelui din pupa unei nave, de care se leagă marginea de jos a pânzei trapezoidale numită randă.

Greement = Ansamblu format din catargele şi parâmele unei nave sau unei ambarcaţiuni cu pânze.

Grijele = Saule subţiri care unesc sarturile între ele; au rol de scări.

Gruie = Macara folosită la bordul navelor pentru ridicarea sau lansarea la apă a bărcilor, ridicarea şi aşezarea pe punte a ancorelor etc; gruia de traversieră servea la aşezarea ancorei cu fusul în lungul bordajului.

Grupa de vitalitate a navei = Grupă formată din 6-24 marinari experimentaţi, folosită pentru intervenţii în caz de incendiu, găuri de apă, abandon etc; este condusă direct de ofiţerul secund.

Guverna (vb.) = A conduce nava; acţiune de a menţine nava pe drumul stabilit, manevrând cârma.

H

Hublou = Fereastră de formă circulară din sticlă groasă, montată în ramă metalică, prevăzută cu un sistem de închidere ermetică; pentru siguranţă, hublourile sunt prevăzute şi cu capace metalice, numite obturatoare.

Î

Înclinometru = Instrument care indică gradul de înclinare a navei.

Încrucişare = Ridicarea vergilor la post şi fixarea acestora.

L

Lampisterie = Compartiment destinat depozitării lămpilor, felinarelor, accesoriilor şi combustibilului necesar iluminatului.

Lest = Greutăţi de fontă sau de plumb fixate în partea cea mai de jos a navei, în special la veliere, pentru mărirea stabilităţii.

Loch = Aparat electric de navigaţie destinat să măsoare distanţa parcursă şi viteza navei.

M

Mandar = Frânghie de uscat rufele la bord, prevăzută cu un sistem de urcare şi coborâre.

Manevră = Parâmă folosită la legarea şi la mânuirea pânzelor (manevră mobilă), la legarea catargelor (manevră fixă) etc.

Manele = Mânerele cu care este prevăzut cabestanul.

Mare montată = Mare agitată, cu valuri puternice.

Marele Pavoaz = Ansamblu de pavilioane sau de lumini (în timpul nopţii) pe care le arborează o navă cu ocazia unor sărbători.

Marionetă = Dispozitiv la piciorul catargului unde se leagă o parte din manevrele curente.

P

Pescaj = Adâncimea de cufundare în apă a unei nave, măsurată până la linia de plutire, care variază în raport cu încărcătura.

Pic = Vergă, bară de lemn sau metal articulată la un capăt de arborele unei nave; de ea se prinde marginea superioară a velei, iar la capătul rămas liber se fixează pavilionul navei.

Pilot = Persoană specializată în conducerea navelor în zone periculoase pentru navigaţie, în strâmtori, canale sau intrări şi ieşiri din porturi.

Pitură (vb.) = A vopsi cu pitură (vopsea) o navă, o ambarcaţiune.

Pitură = Vopsea specială făcută pe bază de ulei de in sau răşini, pentru nave sau ambarcaţiuni.

Pontil = Stâlp de lemn sau de metal folosit pentru susţinerea punţilor.

Priză de fund = Dispozitiv montat pe carenă şi destinat să introducă la bord apă pe tubulaturi.

Protest de mare = Document scris întocmit de comandantul unei nave şi înmânat Căpităniei, consulatului sau altei autorităţi competente, de regulă în termen de 24 de ore de la sosirea navei, pentru a arăta cine este vinovat de producerea accidentului de navigaţie (coliziune, avarie etc) sau de deteriorări, pierderi, ori pentru a dovedi cazul de forţă majoră în care s-a aflat nava proprie.

Provă = Partea din faţă a corpului navei şi în mod special bordurile de desupra liniei de plutire.

Pui = Barcă mică, propulsată cu o singură pereche de rame, manevrată de un singur vâslaş.

Pupă = Partea de dinapoi a corpului unei nave.

Puț = Compartiment dispus cât mai aproape de chilă și în partea dinspre prova navei, destinat depozitării lanțului ancorelor.

R

Radă = Zonă de apă din vecinătatea unei coaste, cu sistem de apărare naturală sau artificială, servind la adăpostirea navelor într-un port împotriva vânturilor, a valurilor sau curenților.

Randă = Pânză trapezoidală aflată pe catargul de la pupa.

Rândunică = Ultima dintre cele cinci (sau patru) pânze ale unui catarg, așezată în vârful acestuia.

Ruliu = Oscilație de înclinare a navei în jurul axei sale longitudinale, provocată de acțiunea valurilor.

S

Sabord = Deschizătură în parapetul unei nave prevăzută cu un grătar, folosită mai ales pentru scurgerea apei acumulate pe punte.

Salamastră = Cravașă împletită din cânepă.

Santină = Spațiu în fundul unei nave, unde se strâng apele de condensare, de infiltrație etc (care sunt, apoi, eliminate cu ajutorul pompelor).

Sart = Parâmă de cânepă sau cablu de oțel care servește la fixarea catargelor lateral sau în borduri; la velierele mari, sarturile au forma unor scări.

Saulă = Parâmă subțire de grosimea unui deget, având multiple întrebuințări la bordul unei nave.

Siflee = Fluier cu ajutorul căruia se dau diverse semnale la bordul navei.

Spirai = Capac cu geamuri construit în puntea unei nave (uneori, înclinat și protejat de grilaje) care servește la iluminat și aerisit.

Strai = Parâmă de oțel sau de cânepă cu care se leagă partea superioară a catargului, spre prova navei.

Suprastructură = Totalitatea construcțiilor de deasupra punții superioare. În suprastructură sunt amplasate încăperi de locuit și de navigație.

Ș

Școtă = Parâmă folosită pentru a ține întinse colțurile unei vele aflate sub vânt.

Şenal = Porţiune navigabilă în lungul unui râu, al unui canal sau a unui lac, destul de largă şi de adâncă pentru siguranţa navigaţiei.

T

Tambuchi = Deschizătură în puntea unei nave, prevăzută cu un capac sau cu o construcţie asemănătoare unei gherete, care o protejează de intemperii şi care permite accesul în încăperile de sub punte.

Tanc = Rezervor-cisternă folosit pentru depozitarea sau transportul lichidelor.

Tangaj = Mişcare oscilatorie de înclinare a unei nave în jurul unei axe transversale; constă în afundarea în apă, urmată de ridicarea pe val a provei.

Tec = Arbore exotic originar din sudul Asiei, al cărui lemn dens şi rezistent este folosit mai ales în construcţii navale.

Telegraf = Dispozitiv cu funcţionare mecanică sau electrică pentru transmiterea ordinelor de la comanda de navigaţie la maşina principală. Comanda transmisă este indicată pe cadranul telegrafului receptor de către un limb.

Tempestă = Furtună, uragan cu valuri excepţional de mari (până la 16 m).

Tendă = Apărătoare de soare sau de ploaie făcută din pânză.

Terţarolá (vb.) = Operaţiune de reducere a suprafeţelor velelor pe timp rău.

Terţarolă = Porţiune dintr-o velă care poate fi strânsă prin înfăşurare sau pliere, pentru a reduce suprafaţa expusă vântului, când acesta depăşeşte o anumită forţă.

Teugă = Construcţie situată deasupra punţii superioare, la prova unei nave, în interiorul căreia sunt amenajate magazii şi (mai rar) locuinţe pentru echipaj.

Timonă = Roată de lemn sau de metal (simplă, dublă sau triplă) cu ajutorul căreia se manevrează cârma unei nave.

Traul = Năvod marin de mari dimensiuni, în formă de sac, destinat pescuitului în zonele platformelor continentale.

Trauler = Navă de pescuit cu traule, destinată pescuitului pe mare la diferite adâncimi.

Travers pe val = Nava primeşte valurile pe o direcţie perpendiculară faţă de drumul său.

Traversadă = Drum efectuat de una sau mai multe nave militare sau civile de la un port sau un loc, la alt port sau alt loc.

Tribord = Partea dreaptă a unei nave, privind de la pupa spre prova.

Trinchetin = Velă triunghiulară aşezată în prova velierelor, fixată de bompres şi de arborele trinchet - de unde îi vine şi numele.

Trinchet = Primul arbore al unui velier (numărătoarea făcându-se de la prova spre pupa).

Trombă de aerisire = Tub prin care se face ventilaţia în încăperile de jos ale unei nave.

Trombă marină = Ciclon; coloană înaltă de apă de formă conică, ridicată de vârtejurile de vânt; constituie un mare pericol pentru velierele şi navele mici.

Troţă = Cablu sau lanţ folosit ca mijloc de transmisie între timonă şi cârmă.

Tur de sart = Urcarea pe sarturi dintr-un bord până la ultima vergă şi coborârea, tot pe sarturi, în celălalt bord. În acest mod se făcea un antrenament de urcare în arboradă.

Trunchet = Dispozitiv format din unu sau doi cilindri verticali, pe care aluneca un lanţ sau un cablu folosit pentru a micşora frecarea.

Ţ

Ţapapie = Parâmă (sau cablu) aşezată sub vergile arborilor; serveşte la sprijinirea picioarelor marinarilor care lucrează în arboradă.

V

Velatură = Totalitatea velelor unei nave cu pânze.

Velă = Pânză de corabie care asigură deplasarea navei sub acţiunea vântului.

Vergă = Bară de lemn sau de metal aşezată perpendicular pe catargul unei corăbii, folosită la susţinerea unor vele.

Vira (vb.) = A ridica ancora.

Voltă = Manevră de rotaţie a unei nave cu vele, efectuată pentru a schimba bordul din care aceasta primeşte vântul.

SURSE CONSULTATE DE AUTOR:

Anuarul Marinei 1925

Buletinul Marinei 1925

Cuvântări rostite în ziua de 27 mai 1931, la Constanța și Cernavodă: **„Marina noastră de război și Marele Război"**.

Colecția **„Revista Marinei"**.

Colecția revistei **„Marea Noastră"**.

Colecția revistei **„Orizontul Maritim"**.

Colecția revistei **„România maritimă și fluvială".**

Diverse: Notele, informațiile, relatările de fapte, aniversările, voiajele lui „Mircea" în perioada 1913-1914 și 1924-1928, despre viața la bord, descrierea comandanților și a piloților, planurile de construcție ale navei și schițele respective - toate acestea au fost date de ultimul șef de echipaj al vechiului bric, maistrul principal de marină **VĂLEANU GHEORGHE**. De asemenea, au fost consultați ofițeri și maiștri de marină care au fost ambarcați ca elevi pe vechiul bric.

Jurnalul Diviziei de Mare (anii 1901-1928).

Monitorul Oastei (între anii 1872-1877 și anul 1888).

Registrul istoric al navei-școală „Mircea" (actuala navă-școală).

„Viața României pe Mare și pe Dunăre".

Comandor Eugeniu Botez (Jean Bart): **„Cartea Dunării"**; **„Jurnal de bord. O corabie românească - nava-școală Bricul Mircea"**.

Locotenent-comandor Constantin Ciuchi: **„Istoria Marinei române în decurs de 18 secole"** (ed. 1904).

Comandor Ioan Bălănescu: **„Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională"**.

Comandor Mihai Drăghicescu: **„Istoricul principalelor puncte de pe Dunăre, de la gura Tisei până la Mare și pe coastele mării, de la Varna până la Odessa"** (ed. 1943).

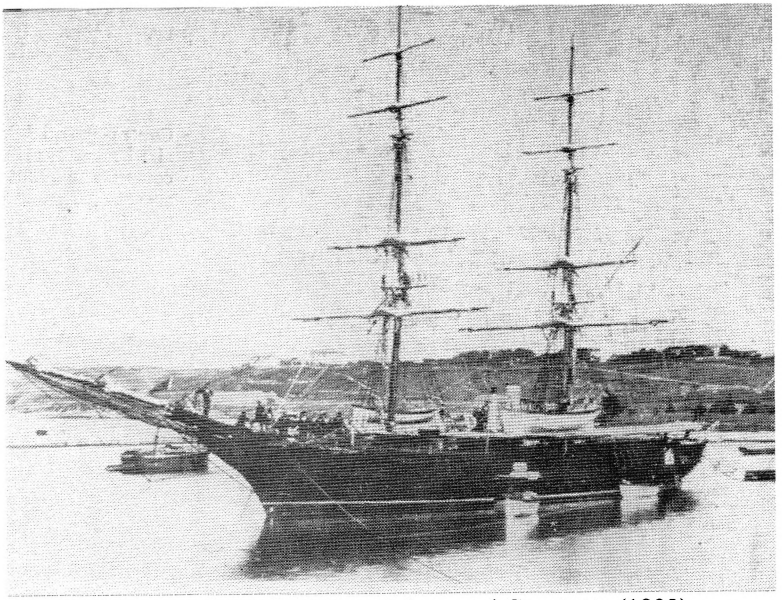
Căpitan-comandor Constantin Mănescu: **„De la Galați la Kiel"** (ed. 1904).

CUPRINS

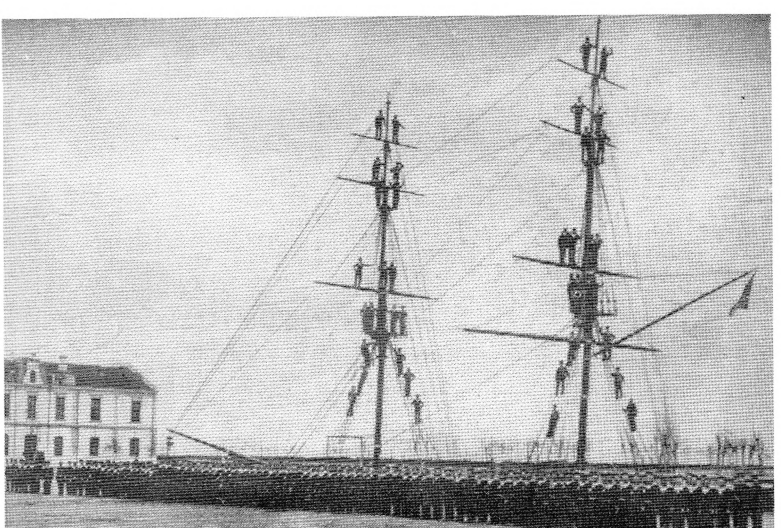
Cuvânt înainte 3
ÎNCEPUTURI SUB SEMNUL ISTORIEI 7
VIAȚA LA BORD 31
ÎN FURTUNĂ ŞI...DUPĂ 44
ANII 1901-1905 96
ANII 1905-1914 121
ÎN VÂLTOAREA RĂZBOIULUI 135
CUTREIERÂND DIN NOU APELE 148
URMAŞUL 193
DIN NOU PE DRUMURI ALBASTRE 244
O SUTĂ OPTZECI DE ZILE ÎNTRE CER ŞI APE 307
Însemnări, schițe, completări
ÎNCEPUTURI 373
COMNANDORUL NEGRESCU 375
MOŞ ANTONIO ROTTA 378
IONESCU JOHNSON 384
SUBLOCOTENENTUL GHEORGHE MOCANU
(Despre cățelușa Vela - scrisoare) 385
OFIȚERI PE CATARGE
(Scrisoare a lt. Gh. Mocanu) 386
MARŞUL DIN 1968 (Istanbul) 387
ANUL 1970 396
VIZITA ŞAHINŞAHULUI IRANULUI 397
MALTA 1971 (Completare) 400
Glosar de termeni marinăreşti 403
Surse consultate de autor 413

ERATĂ

Pag.	Rândul	În loc de:	Corect:
16	8 de jos	30 marinari	40 marinari
17	11 de sus	sabarbe	subarbe
18	10 de sus	Sub prova	Spre prova
23	17 de jos	se orienta opus	se orienta în bordul opus
27	19 de sus	Radet	Radeto
28	13 de sus	1887	1884
29	1 de sus	iulie	iunie
38	12 de sus	briciuită	bricuită
58	12 de jos	militate	militare
63	15 de sus	Wilhelmhaven	Wilhelmshaven
116	10 de sus	Cabotier	Cabotierul
139	11 de sus	majoritete	majoritate
140	17 de sus	comitagiii	comitagii
164	10 de jos	Teode	Teodo
		Carvosa	Garvosa
187	6 de jos	briciuia	bricuia
197	18 de jos	5,20 tone	5,20 m
209	8 de jos	φ = 40°39'	φ = 44°39'
249	7 de sus	Frase	Fraser
272	11 de sus	briciuitul	bricuitul
283	3 de sus,	Al-Jumhühurïa	Al-Jumuhürïa
	1 de sus	11 iunie	11 iulie
321	17 de sus	zece ani	zeci de ani
353	16 de jos	a 20-a	a 200-a
354	1 de jos, 3 de jos	Gazela	Gazelo
355	5 de sus	Gazela	Gazelo
383	14 de jos	briciuim	bricuim
385	5 de jos	briciuia	bricuia
397	ultimul rând de jos	1770	1970
Fotografii:			
VII	jos (II)	Elisabeta	Maria
		pictorul	fratele pictorului
X	jos (II)	25.05.1946	27.05.1946
XII	jos (II)	şabinşahului	şahinşahului



Prima navă şcoală "Mircea", în portul Constanţa (1892)

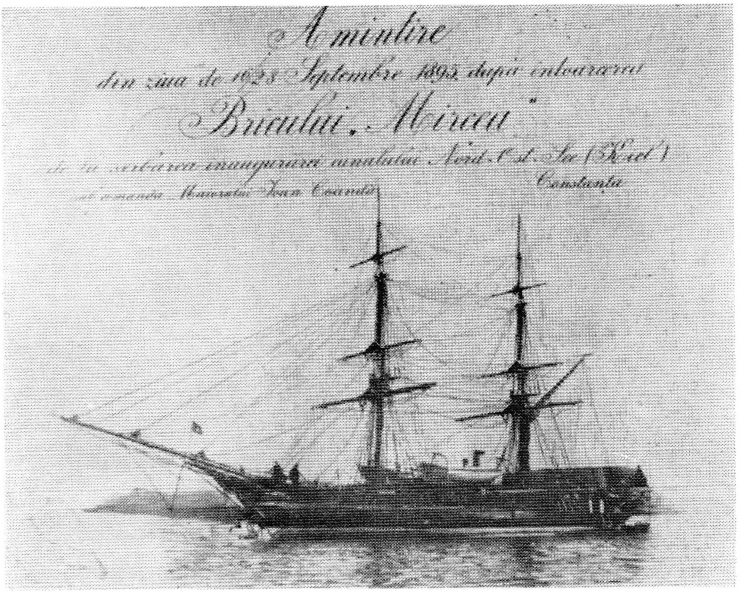


Elevii Şcolii de marină în faţa arboradei de antrenament
construită la Galaţi (Ţiglina),
arboradă care reproducea fidel pe cea a bricului "Mircea"

Contraamiralul Vasile Urseanu, primul comandant al navei şcoală "Mircea"

Comandorul Eustaţiu Sebastian,
comandantul navei şcoală "Mircea" în timpul celebrei furtuni din 1888

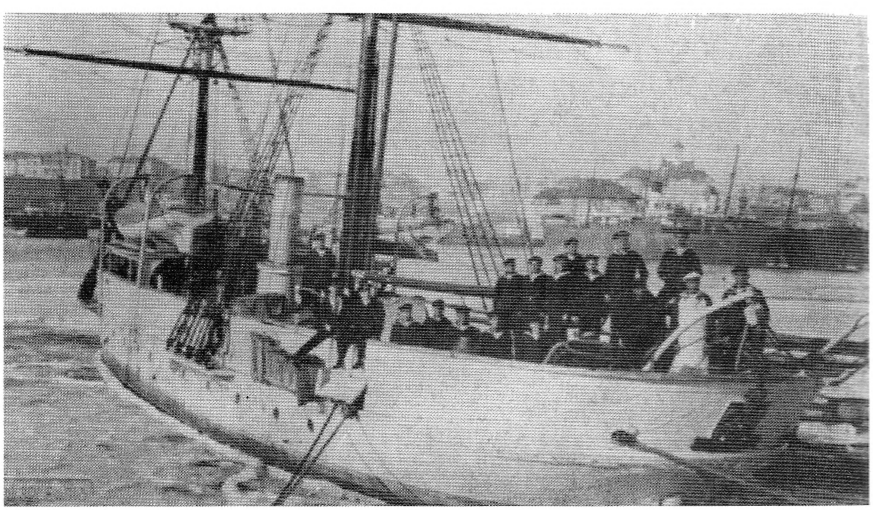
Generalul N. Demetrescu Maican - întemeietorul marinei de azi



Nava şcoală "Mircea" după întoarcerea de la serbările inaugurale ale canalului Kiel

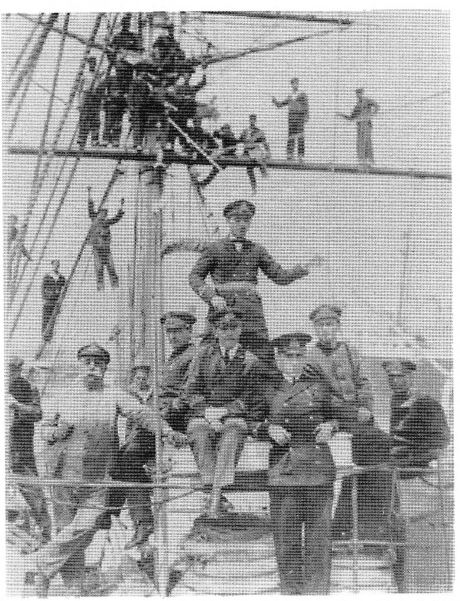
Locotenentul Eugeniu Botez (Jean Bart) în mijlocul absolvenţilor
Şcolii de maiştri şi subofiţeri de marină, promoţia 1900-1903

Ofiţerii de pe nava şcoală "Mircea" în vizită la complexul monumental de la Gizeh (190
Primul din stânga Sfinxului, călare pe cămilă, locotenentul Eugeniu Botez



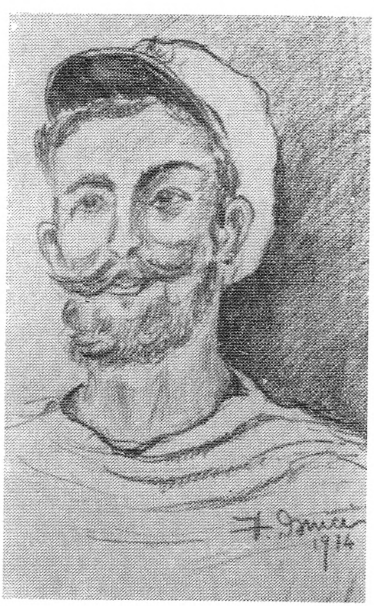
Bricul "Mircea" prins de gheţuri în iarna anului 1929

Comandorul C. Pogonat ultimul comandant al vechiului bric "Mircea"

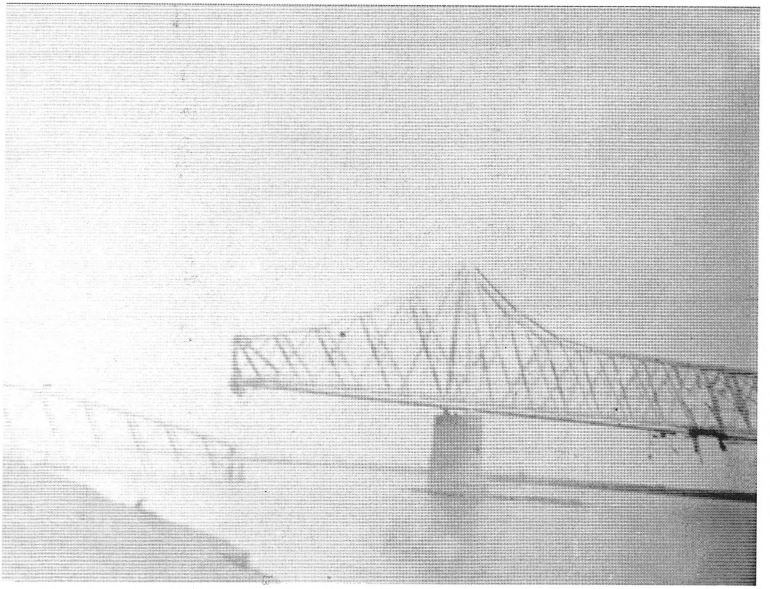


Pregătind serbarea de 21 mai 1928. Primul din stânga, Moş Antonio Rotta.

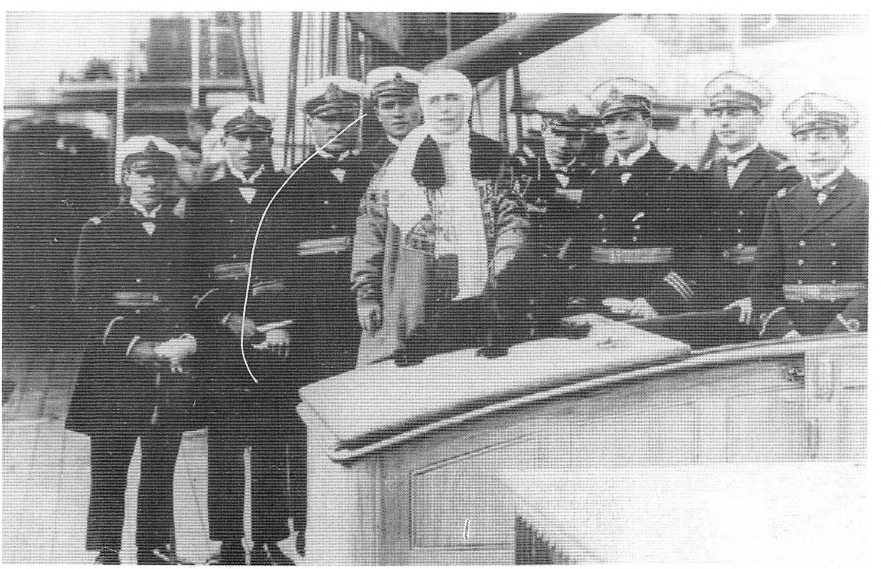
Moş Antonio Rotta în viziunea autorului



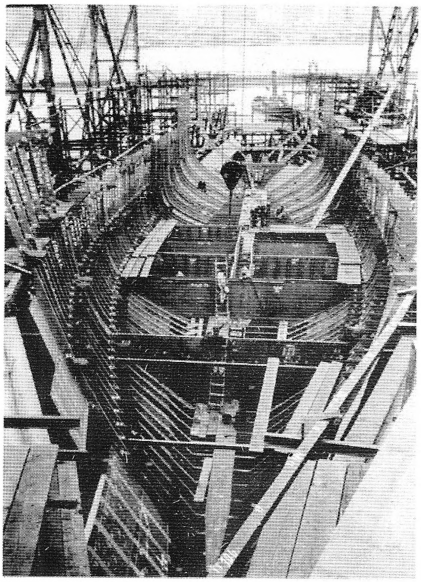
Andrei Constantinescu - zis Mastela - în viziunea autorului



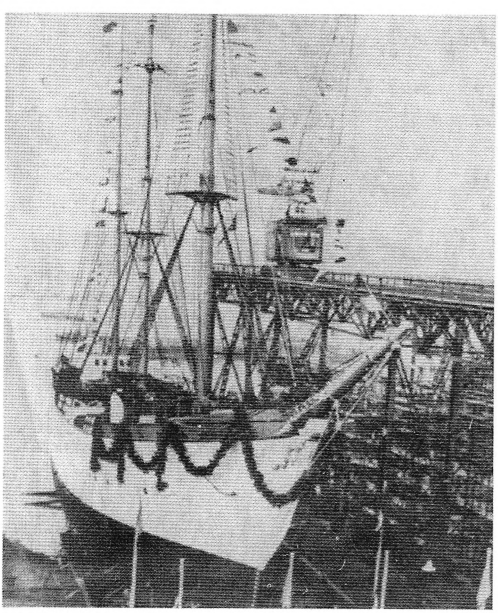
Podul de la Cernavodă - minat în timpul primului război mondial.



Septembrie 1924 - Bricul "Mircea" la dana 0 Constanţa,
Regina Elisabeta în mijlocul echipajului.
Al 3-lea din dreapta pictorul Al. Ştiubei (secundul vasului)

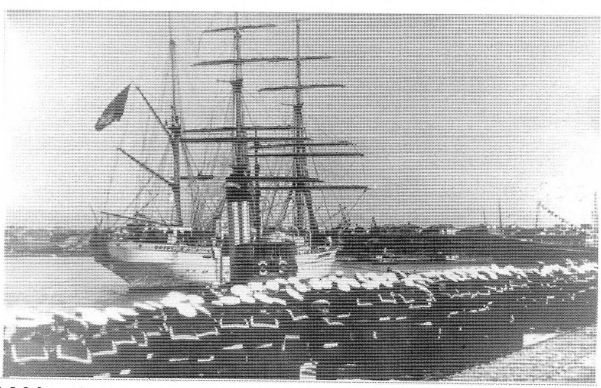


Pe cala şantierului "Blohm & Voss - noul velier "Mircea" prinde viață



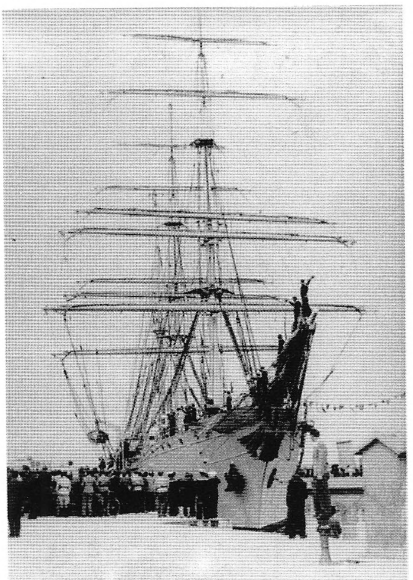
Lansarea la apă a celei de-a doua navă şcoală "Mircea"

Văleanu Gheorghe - ultimul şef de echipaj al vechiului bric "Mircea"



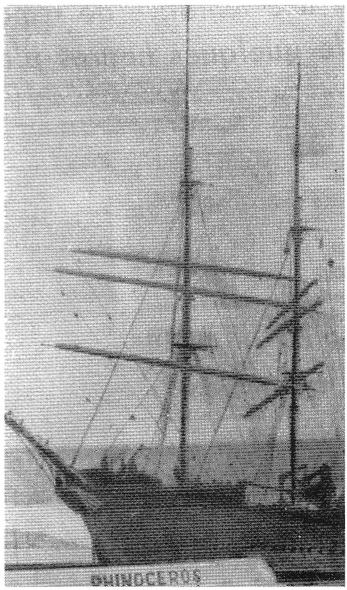
17 mai 1939 - tânăra navă "Mircea" este întâmpinată în portul Constanţa de elevii Şcolii navale.

Comandorul August Roman,
primul comandant al celei de-a doua navă şcoală Mircea



25.05.1946, Constanța - Nava școală "Mircea"
cu ocazia retrocedării de către U.R.S.S.

Ridicarea Pavilionului cu ocazia retrocedării bricului "Mircea"
de către URSS la 25.05.1946



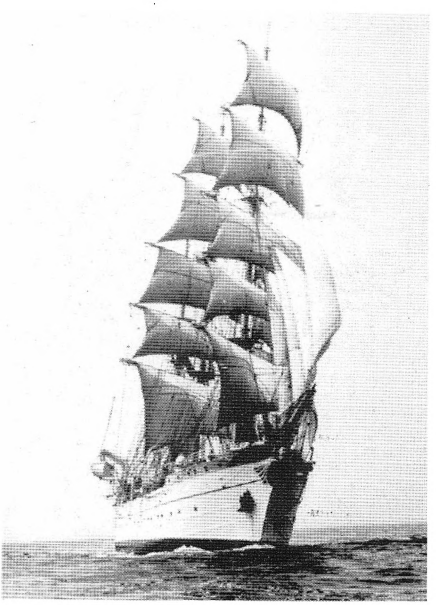
"Mircea" în portul francez Brest,
în drum spre întinerire după înfruntarea unui aprig uragan (1965)

Comandorul Al. Hârjan comandantul lui "Mircea" între anii 1965 - 1978
şi al divizionului navelor şcoală până în anul 1978

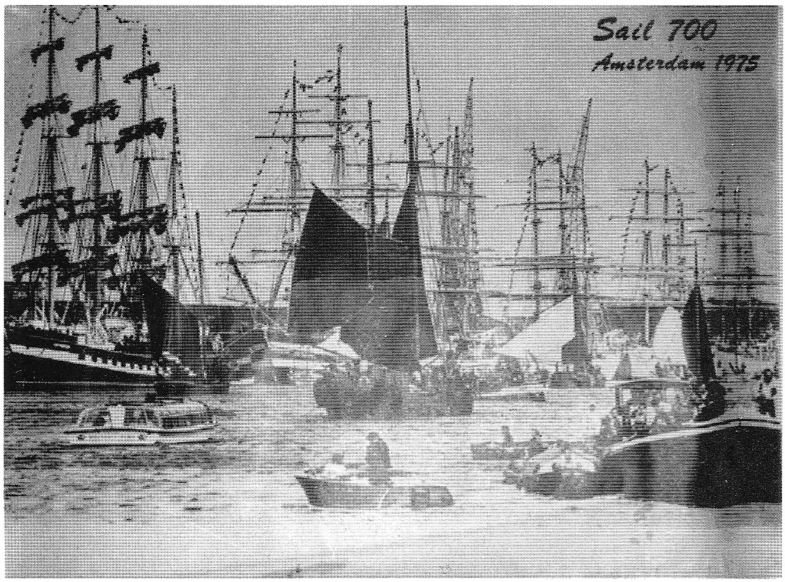
3 august 1969, Ziua Marinei - Avanportul Mangalia la bordul navei "Mircea"
invitați de onoare aduşi de Institutul de Marină de la Bucureşti.
Rândul de jos de la stânga la dreapta: lt. cdor Ion Stoian,
c.amiral Alexandru Bardescu, amiral Petre Barbuneanu, c.amiral August Roman,
c.amiral Iacob Bălan. Rândul de sus cpt. lt. Dan Stăiculescu - of. cu navig.,
cpt. lt. Eugen Ispas - secund, cpt. rg 2 Alexandru Hîrjan - comandant

Vizita şabinşahului Iranului la bordul lui "Mircea"

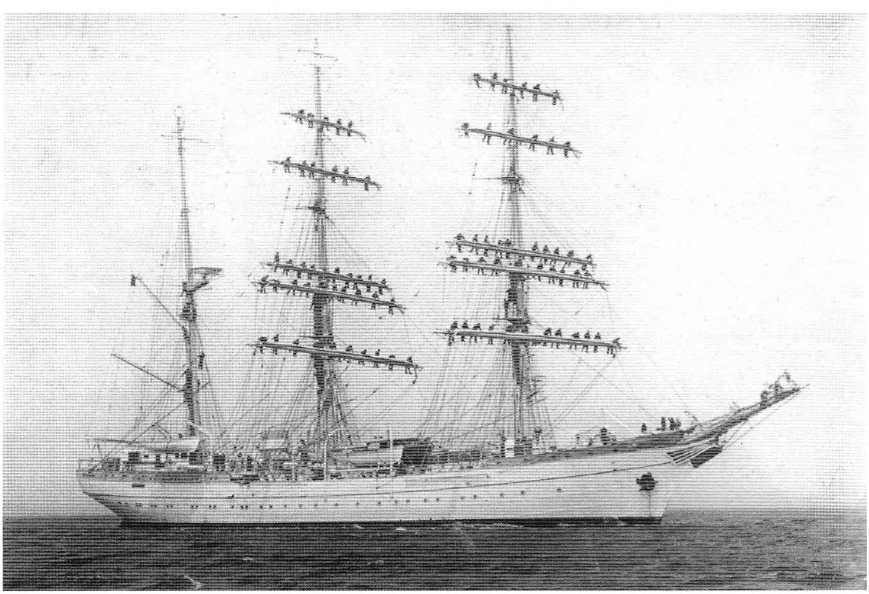
În Mediterana (1972). Autorul în cartul liber.



Toate pânzele sus! Bricul "Mircea" în Mediterana (1972)

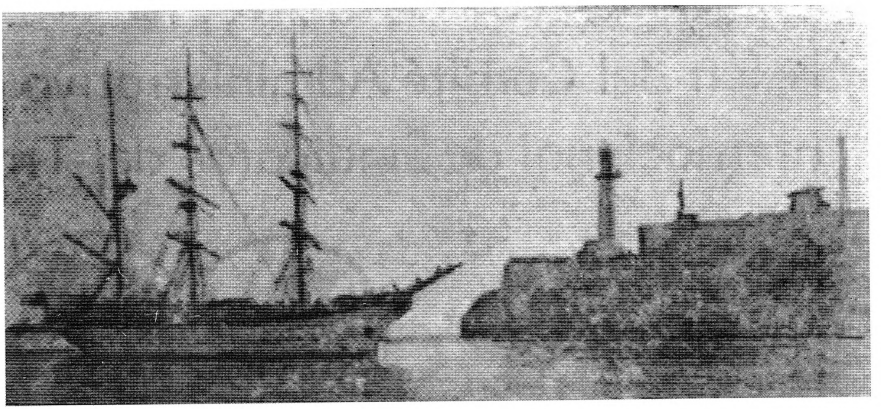


"Mircea" la Op Sail (Amsterdam - 1975)

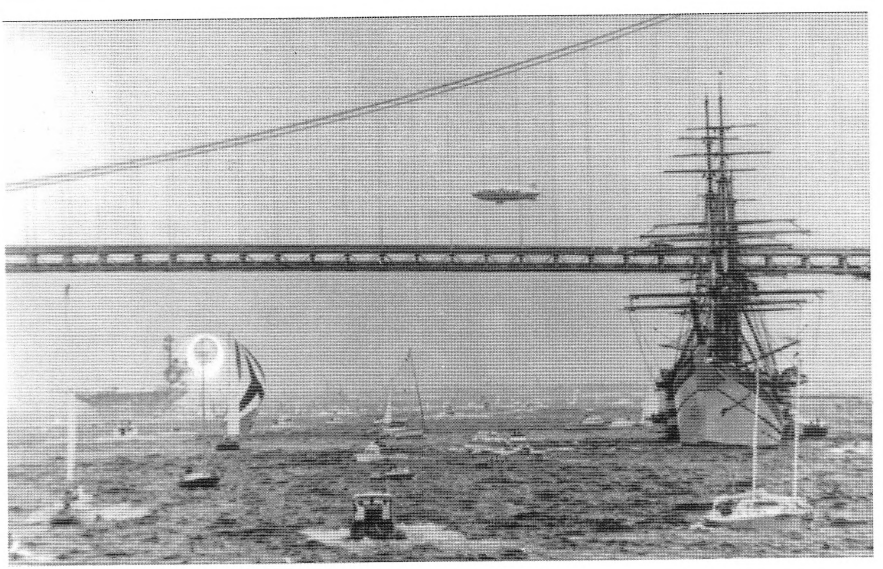


În arboradă

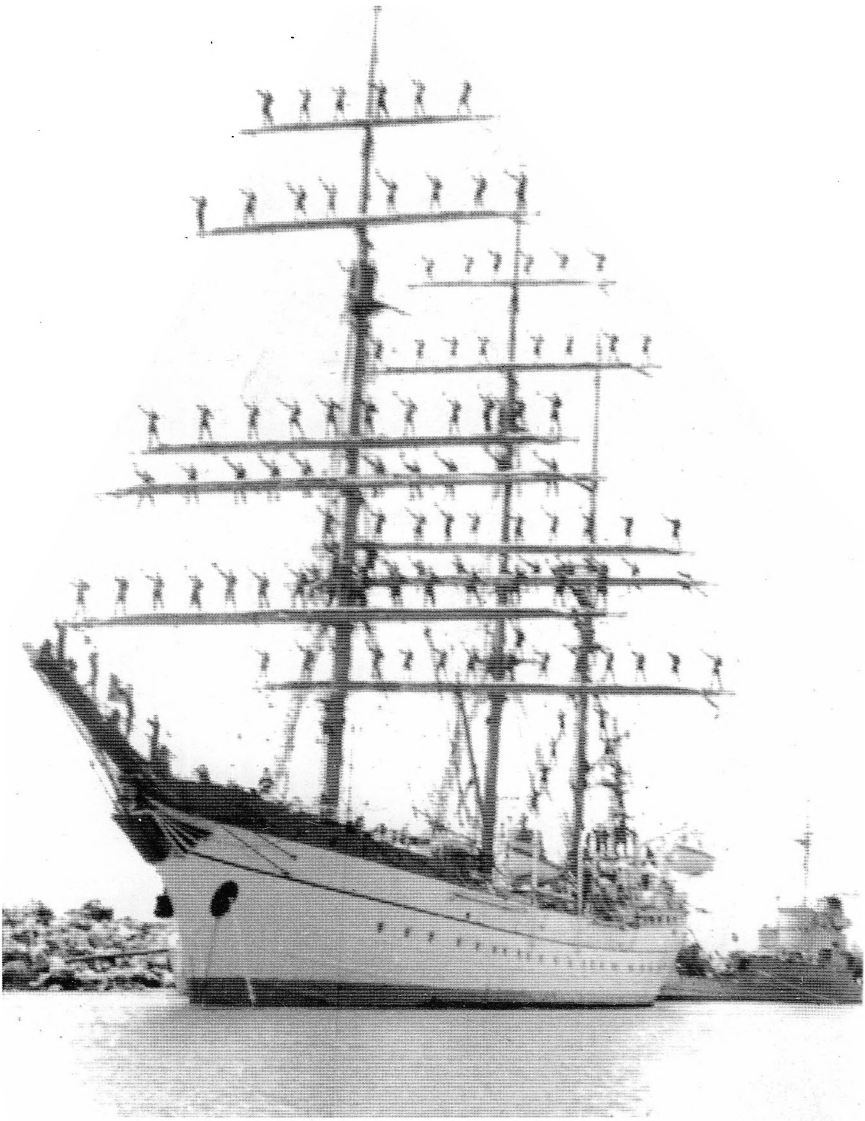
XIV



"Mircea" la Havana



"Mircea" în New York 1976



La front pe vergi

XVI

„Mircea“, cel puțin pentru mine, valorează mai mult decât toate navele celebre ale lumii luate la un loc. Căci el a fost leagănul marinei noastre naționale, emblema și cuibul în care au crescut marinarii noștri. Și ce frumos au crescut!

Și apoi „Mircea“ îmi este bine cunoscut. La umbra velelor lui mi-am început ucenicia de marinar. La bordul lui am învățat primele noduri marinărești, care nu o dată mi-au ieșit de-andoaselea; pe puntea lui am făcut primul serviciu de cart. Și tot lui îi datorez cele mai frumoase clipe și amintiri din viața mea de marinar.

9 789736 762826